ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA
CHÁCARA AVENTUREIRO

Versão do estudo	Data de emissão	Observação
V.2	13/11/2026	Ofício SEI N° 31017109/2026 – SEPUR.UIN.AAP
V.1	31/08/2026	Emissão inicial

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO 4
1 CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO 6
1.1 DADOS DO EMPREENDEDOR 6
1.2 DADOS DO RESPONSÁVEL TÉCNICO 6
1.3 MOTIVAÇÃO DO ESTUDO 7
1.4 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL 7
1.5 HISTÓRICO DO EMPREENDIMENTO 8
1.6 DADOS DO EMPREENDIMENTO 13
1.7 OCUPAÇÃO DO SOLO 14
1.8 CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO 24
2 CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL 28
2.1 ÁREA DIRETAMENTE AFETADA 28
2.2 ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO 30
3 IMPACTO SOCIOECONÔMICO 32
3.1 USO DO SOLO 32
3.2 ADENSAMENTO POPULACIONAL 39
3.3 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS 42
3.3.1 EDUCAÇÃO 42
3.3.2 SAÚDE 47
3.3.3 LAZER 50
3.3.4 OUTROS EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS 53
3.4 EQUIPAMENTOS URBANOS 53
3.4.1 PAVIMENTAÇÃO 53
3.4.2 DRENAGEM PLUVIAL 82
3.4.3 ILUMINAÇÃO PÚBLICA 89
3.4.4 REDE DE ENERGIA ELÉTRICA 92
3.4.5 ABASTECIMENTO DE ÁGUA 92
3.4.6 ESGOTAMENTO SANITÁRIO 93
3.4.7 COLETA DE RESÍDUOS 93
3.4.8 OUTROS EQUIPAMENTOS URBANOS 94
3.5 SEGURANÇA URBANA 94
3.6 ECONOMIA 97
3.7 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA 98
4 IMPACTO VIÁRIO 100
4.1 SISTEMA VIÁRIO 100
4.2 GERAÇÃO DE TRÁFEGO 107
4.2.1 CONTAGEM DE TRÁFEGO 107
4.2.2 METODOLOGIA DO NÍVEL DE SERVIÇO 179
4.2.3 EVOLUÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO 179
4.3 SINALIZAÇÃO VIÁRIA 191
4.4 TRANSPORTE ATIVO 205
4.5 TRANSPORTE COLETIVO 210
5 IMPACTO MORFOLÓGICO 218
5.1 VENTILAÇÃO 218
5.2 ILUMINAÇÃO 227
5.3 PAISAGEM URBANA 234
5.4 PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL 242

6 IMPACTO AMBIENTAL 245
6.1 RUÍDO 245
6.2 VIBRAÇÃO, PERICULOSIDADE E RISCOS AMBIENTAIS 248
7 MATRIZ DE IMPACTO 250
8 BIBLIOGRAFIA 265
9 ASSINATURAS 266
10 ANEXOS 267

APRESENTAÇÃO

A **Ambiville LTDA** atua na prestação de serviços na área de Meio Ambiente, contando com uma equipe técnica multidisciplinar com competência e expertise na área ambiental, formada por profissionais da área de Biologia, Engenharia Civil, Advocacia, Geologia, Topografia, Arquitetura e Urbanismo.

Mediante a multidisciplinaridade e qualidade da equipe técnica envolvida, foram desenvolvidos diversos estudos ambientais e urbanísticos para atividades elegíveis e não elegíveis ao licenciamento ambiental urbanístico. Em face, sentimo-nos plenamente habilitados e confiantes em apresentar o estudo a seguir.

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é um dos instrumentos inovadores do Estatuto da Cidade que tem como objetivo manter e melhorar a qualidade de vida do meio urbano. Trata-se de projetar o empreendimento de forma a delimitar as áreas que serão afetadas de forma direta e indireta, observando-se a disponibilidade de infraestrutura disponível e a ser suprida, tais como, água, esgoto, energia elétrica, coleta de resíduos sólidos de características domiciliares, etc., avaliando se as utilidades existentes são compatíveis ao incremento do adensamento populacional; o tráfego gerado, a demanda por transporte público, o uso e ocupação do solo no entorno, as condições de ventilação e iluminação, as modificações na paisagem urbana, incremento das demandas nos equipamentos comunitários públicos e eventuais implicações no patrimônio natural e cultural, entre outros, são quesitos de abordagem fundamental e solicitadas pelas normas regulamentares do Município de Joinville e da SEPUR.

Desta forma, o Estudo de Impacto de Vizinhança segue as exigências estabelecidas pelo Estatuto da Cidade e aquelas complementares solicitadas pelo órgão público competente, contendo todas as informações necessárias para a sua análise e aprovação oficial.

O presente Estudo de Impacto de Vizinhança foi elaborado em atendimento as diretrizes estabelecidas na Lei Federal N° 10.257/2001, Estatuto da Cidade, além das exigências constantes na Lei Complementar N° 336 de 10 de junho de 2011 e Decreto Nº 56.543, de 19 de setembro de 2023, que regulamenta o processo de aprovação do Estudo prévio de Impacto de Vizinhança - EIV no Município de Joinville, conforme determina a Lei Complementar N° 620 de 12 de setembro de 2022, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município de Joinville.

Mediante o exposto, o presente estudo visa apresentar e indicar ações mitigadoras e compensatórias para a minimização de possíveis riscos, interferências e impactos negativos, além de propor também medidas potencializadoras dos impactos positivos que o empreendimento venha a gerar nos ambientes socioeconômicos, ambientais, naturais ou construídos, direta ou indiretamente afetados pela implantação de uma nova edificação e operação do empreendimento, bem como permitir as análises específicas pertinentes por parte do órgão público responsável.

O objeto (empreendimento) do presente EIV é a Operação Urbana Consorciada (OUC) Chácara Aventureiro, localizado na Avenida Miguel Alves Castanha, a ser implantado pela empresa Aventureiro SPE Ltda. A OUC prevê, como contrapartida, sistema viário (abertura, extensão e pavimentação de vias), redes de drenagem pluvial, abastecimento de água, esgotamento sanitário, energia elétrica, iluminação pública, implantação do Parque Chácara Aventureiro, demais áreas verdes e equipamentos comunitários, bem como a subdivisão das glebas resultantes da implantação do sistema viário. Os futuros empreendimentos imobiliários nos lotes/glebas resultantes estarão sujeitos, cada qual, a EIV individual, conforme legislação municipal vigente. Estima-se um adensamento de até 7090 unidades habitacionais e área comercial, tendo uma área construída total em torno de 594.779,62m².

1 CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

1.1 DADOS DO EMPREENDEDOR

Nome ou razão social: Aventureiro SPE Ltda	
CNPJ:	
Representante legal (no caso de PJ): Jaime Andrade Ramos e Roger Alcântara de Faria	
CPF (no caso de PJ):	
Endereço: Av. Rio Branco, n° 404 – Bloco 2 – Sala 1103 – Centro	
Cidade / UF: Florianópolis/SC	CEP: 88.015-203
E-mail:	Telefone:

Nesse campo, não será aceito contato do responsável técnico.
Em caso de grupo de empreendedores, uma pessoa deve ser designada como representante legal.

1.2 DADOS DO RESPONSÁVEL TÉCNICO

Consultoria: Ambiville Ltda	
Responsável técnico: Renan Gonçalves de Oliveira	
Profissão: Engenheiro Ambiental	Nº CREA: SC 098826-0
E-mail:	Telefone:
Este estudo está vinculado às ART nº 10662208-3 e 10662168-8	

1.3 MOTIVAÇÃO DO ESTUDO

☐ Implantação de novo empreendimento; ☐ Ampliação construtiva de empreendimento existente; ☐ Instalação de nova atividade em empreendimento existente; ☐ Regularização construtiva de empreendimento existente; ☐ Regularização de atividade em empreendimento existente; ✓ Operação Urbana Consorciada.
Uso do empreendimento
☐ Parcelamento do solo, com 500 lotes ou mais; ☐ Uso residencial, com 177 ou mais unidades habitacionais ou com ATE igual ou superior a 12.500 m²; ☐ Uso comercial, serviço ou misto, com área edificável igual ou superior a 12.500 m²; ☐ Uso industrial, localizado fora das áreas industriais, com área edificável igual ou superior a 5.000 m²; ☐ Uso residencial, comercial, serviço ou misto com mais de 16 unidades autônomas e/ou gabarito superior a 4 pavimentos, situado em logradouro com seção de via inferior a 12 m; ☐ Serviço de saúde, com área edificável igual ou superior a 5.000 m²; ☐ Prestação de serviços educacionais, com área edificável igual ou superior a 5.000 m², excluída da área edificável a área destinada a ginásios poliesportivos; ☐ Organização religiosa de qualquer natureza, de caráter associativo, cultural, esportivo ou de lazer, com área edificável igual ou superior a 5.000 m²; ☐ Empreendimento destinado a atividade de geração, transmissão e distribuição de energia; ☐ Empreendimento relacionado à coleta, tratamento e disposição de resíduos líquidos e/ou sólidos de qualquer natureza; ☐ Estabelecimento prisional ou similar com área superior a 750 m²; ☐ Cemitério, crematório e necrotério; ☐ Estação e terminal dos sistemas de transportes; ☐ Empreendimento ou atividade com movimentação de veículos de grande porte, em lote atingido por Faixa Rodoviária (FR), que possui testada e acesso também para outro logradouro, mas que optou por aplicar o regime urbanístico definido para a FR; ☐ Empreendimento ou atividade comercial ou de prestação de serviço, localizado no SA-01, com área edificável igual ou superior a 5.000 m²; ☐ Passarela particular sobre logradouro público; ☐ Atividade industrial de grande interferência urbanística; ✓ Operação Urbana Consorciada.

1.4 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

LEGISLAÇÃO FEDERAL - Lei N° 10.257, de 10 de julho de 2001: Estatuto da Cidade, que estabelece Diretrizes Gerais da Política Urbana. LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

- Lei Complementar Nº 470, de 09 de janeiro de 2017: Redefine e institui, respectivamente, os Instrumentos de Controle Urbanístico - Estruturação e Ordenamento Territorial do Município de Joinville, partes integrantes do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município de Joinville e dá outras providências.

- Lei Complementar N° 336 de 10 de junho de 2011: Regulamenta o instrumento do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, conforme determina o art. 82, da Lei Complementar nº 261, de 28 de fevereiro de 2008, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município de Joinville e dá outras providências.

- Lei Complementar N° 620 de 12 de setembro de 2022: Promove a revisão da Lei Complementar Nº 261, de 28 de fevereiro de 2008, e institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município de Joinville.

- Decreto Nº 56.543, de 19 de setembro de 2023: Regulamenta o processo de aprovação do Estudo prévio de Impacto de Vizinhança - EIV no Município de Joinville.

- Instrução Normativa Nº 04/2026 da Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - Dispõe sobre a forma de apresentação do Estudo prévio de Impacto de Vizinhança - EIV no Município de Joinville.

- Resolução COMDEMA nº 01, de 19 de janeiro de 2022: Revoga a Resolução COMDEMA Nº 03, de 04 de novembro de 2020, atualizando e normatizando os limites de emissão de ruídos e sons, conforme estabelecidos na ABNT e conforme os Instrumentos de Controle Urbanístico Estruturação e Ordenamento Territorial do Município de Joinville, instituídos na Lei Complementar Nº 470, de 09 de janeiro de 2017.

Leis federais, estaduais e municipais, decretos, resoluções e demais normativas vigentes e pertinentes ao EIV.

1.5 HISTÓRICO DO EMPREENDIMENTO

A análise temporal da área destinada à implantação do empreendimento foi realizada por meio da avaliação de imagens aéreas históricas dos anos de 2004, 2016 e 2026, permitindo compreender o processo de ocupação e transformação do território no qual o imóvel está inserido. A delimitação da área apresentada nas Figuras representa o perímetro da OUC, área objeto de estudo e de aplicação dos índices urbanísticos propostos.

Na imagem aérea referente ao ano de 2004 (Figura A), observa-se que o entorno da área em estudo apresentava alta densidade de ocupação urbana, com arruamentos bem definidos e construções consolidadas de baixo gabarito, com predominância unifamiliar e comercial, verificando-se poucos vazios urbanos e áreas a Norte e Leste com fragmentos florestais. A gleba em estudo, por sua vez, apresentava-se de forma natural, com fragmentos florestais na porção Norte e Sul, bem como com cobertura vegetal

baixa no restante da área, indicando baixa ou inexistente intervenção antrópica direta, apenas com valas de drenagem bem definidas em direção ao Rio do Ferro.

Na imagem de 2016 (Figura B), percebe-se a evolução do estágio da vegetação em todas as porções do imóvel, além do início de uma intervenção construtiva, com algumas edificações observadas nas bordas Oeste, Leste e Sudoeste da gleba. No entorno, as mudanças são menos significativas, pois a área já se encontrava com forte adensamento urbano há pelo menos 12 anos, sendo possível verificar a ocupação de poucas áreas que ainda se encontravam vazias.

Por sua vez, na imagem mais recente, de 2026 (Figuras C e D), não se observa mudanças no entorno, mantendo-se a característica urbana já verificada nos anos anteriores, sem mudanças de gabarito e de uso do solo. A área do empreendimento continua apresentando características de terreno não urbanizado, com a vegetação ainda mais desenvolvida e acréscimo de algumas áreas construídas nas mesmas porções observadas em 2016.

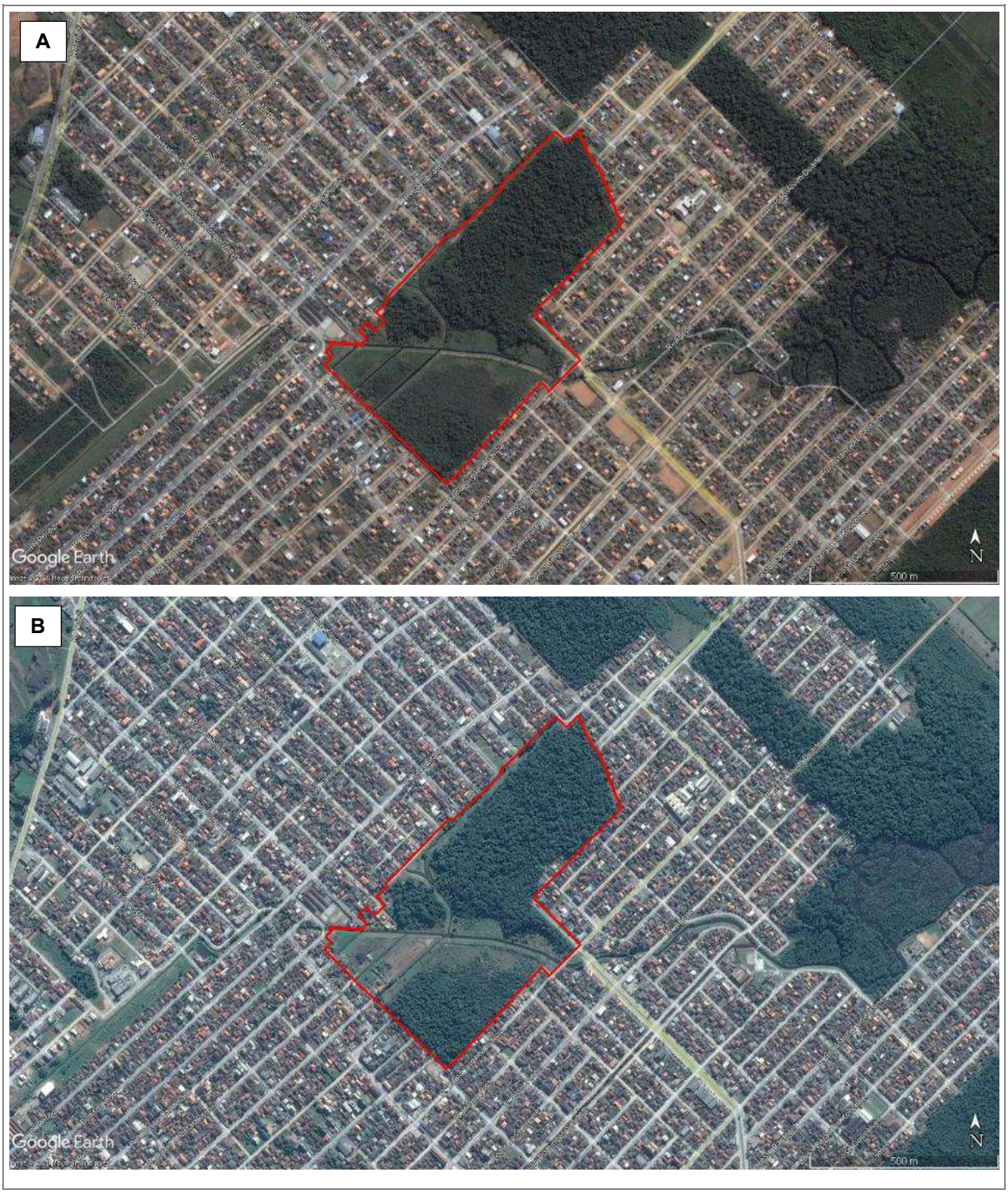

A
Google Earth
500 m
N
B
Google Earth
500 m
N



Figura 1: Imagens disponibilizadas pelo Google Earth em A: 2004, B: 2015 e C: 2026. Fonte: Google Earth.



Figura 2: Imagem aérea da gleba em estudo. Fonte: Ambiville.

Dessa forma, a análise histórica evidencia que o terreno objeto do empreendimento permaneceu subutilizado ao longo das últimas décadas, mesmo diante do intenso adensamento urbano observado não

só no entorno, mas em todo o bairro que se localiza, sendo a gleba em estudo um dos únicos vazios urbanos verificados na região, desintegrada ao tecido urbano à sua volta.



Figura 3: Delimitação da área em estudo (em vermelho) e do bairro Aventureiro (em branco).

O empreendimento proposto consiste na implantação de uma Operação Urbana Consorciada – OUC, instrumento de transformação territorial capaz de promover integração urbana, qualificação de infraestrutura, ampliação de espaços públicos e reorganização da mobilidade na região, articulando investimentos privados com objetivos públicos de desenvolvimento urbano sustentável, estruturada de acordo com os parâmetros estabelecidos pelo Estatuto da Cidade, pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Joinville e pelas orientações técnicas da Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano – SEPUR. A OUC estabelece parâmetros urbanísticos específicos para o perímetro proposto, de 330.877,30m², a serem utilizados por futuros empreendedores que forem construir na área.

O licenciamento e obras que ficarão a cargo do empreendedor, e que são as contrapartidas proposta na OUC, são descritas abaixo.

- **Parque Chácara Aventureiro** – Um parque público linear paralelo ao Rio do Ferro que contará com aproximadamente 31 mil metros quadrados de áreas verdes qualificadas, oferecendo pistas de caminhada e ciclovia, quadras de esporte, pista de skate, parques infantis e áreas de contemplação.
- **Plano Viário** – Implantação e cessão de aproximadamente 21 mil metros quadrados de sistema viário, destinados à execução de novas vias e à ampliação da malha de circulação local, além de cerca de 27,5 mil metros quadrados de arruamento em área que já é do município de Joinville.

Estima-se que na área poderá haver 7090 unidades residenciais, divididas entre casas unifamiliares, condomínios de lotes e condomínios verticais multifamiliares, além de área comercial.

Ressalta-se que o licenciamento e execução das futuras construções não são objeto de detalhamento nesse EIV – embora sua estimativa tenha sido considerada em todos os parâmetros analisados no estudo, a locação final das torres dependerá de futuros empreendedores. Empreendimentos que vierem a aderir aos índices da OUC continuarão sujeitos aos trâmites e processos de licenciamento aplicáveis, inclusive Estudo de Impacto de Vizinhança. O presente EIV engloba somente o anteprojeto de lei da OUC e suas contrapartidas.

1.6 DADOS DO EMPREENDIMENTO

<table>
<tr><td colspan="2">Nome do empreendimento: Operação Urbana Consorciada Chácara Aventureiro</td></tr>
<tr><td colspan="2">Endereço: Avenida Miguel Alves Castanha – CEP: 89225-795 – Joinville/SC</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nº inscrição imobiliária: 12-01-32-20-1500 / 12-01-32-20-1550 / 12-1-32-20-1600 / 12-01-32-20-1650 / 12-01-32-20-1700 / 12-1-31-21-1818 / 12-1-31-21-2398
Matrículas: 123076 / 123077 / 123075 / 123078 / 123079 / 106397 / 16333 (1º R.I. de Joinville)</td></tr>
<tr><td>Quando não houver inscrição imobiliária
Datum utilizado: -</td><td>Coordenada UTM (N): -
Coordenada UTM (E): -</td></tr>
<tr><td>Em caso de loteamento ou condomínio
Número de lotes ou unidades autônomas: N/A</td><td rowspan="3">Área do imóvel (terreno m²): N/A
Área construída (m²): N/A
Área a demolir (m²): N/A
Área a construir (m²): 594.779,62 (estimada)
Área a regularizar (m²): N/A
Perímetro da OUC (m²): 330.877,30</td></tr>
<tr><td>Em caso de empreendimento residencial
Número de blocos: N/A
Número de unidades habitacionais: 7090
Fase 1° - 1753
Fase 2° - 2078
Fase 3° - 3259</td></tr>
<tr><td>Em caso de atividade econômica
Número de blocos: N/A
Número de unidades comerciais: N/A
CNAEs: N/A</td></tr>
</table>

1.7 OCUPAÇÃO DO SOLO

Macrozona: AUAS Setor: **A OUC estabelecerá novos setores e regime urbanístico próprio**	☐ Testada para Faixa Rodoviária ☐ Influência de Faixa Rodoviária ☐ Testada para Faixa Viária ☐ Influência de Faixa Viária ☐ Unidade de Conservação ☐ Zona de Amortecimento de UC
Instrumento urbanístico aplicado Número da declaração: **Cada empreendimento que vier a aderir à OUC deverá requerer declaração específica**	☐ Nenhum ☐ Transferência do Direito de Construir ☐ Outorga Onerosa do Direito de Construir ☐ Outorga Onerosa de Alteração de Uso do Solo ✓ Outro: Operação Urbana Consorciada

Diagnóstico socioambiental por microbacia hidrográfica

Código da microbacia na qual o empreendimento está inserido: **43-0 e 43-1**

Existência de corpos d'água que afetam o empreendimento:

✓ Sim ☐ Não

☐ Situação do diagnóstico socioambiental:
☐ Disponível (ainda não há)
☐ Em estudo
✓ Aprovado

Número do decreto de aprovação:
51827/2022 (43-0)
62019/2024 (43-1)

Faixa marginal definida no diagnóstico	Faixa marginal aplicada no empreendimento
☐ APP _____m	☐ APP _____m
☐ FNE _____m	☐ FNE _____m
✓ Variável	✓ Variável

Requisitos para edificações	Índices estabelecidos na legislação	Índices aplicados no empreendimento
Coeficiente de aproveitamento do lote (CAL)	2,0	variável
Gabarito (m)	21	variável
Taxa de ocupação (%)	60,0	variável
Embasamento (%)	70,0	variável
Recuo frontal (m)	5,0	variável
Afastamento laterais e de fundos (m)	H/6 + 0,5m (mínimo 1,50m)	variável
Vaga de guarda de veículos	N/A	variável
Vaga de carga e descarga	N/A	variável
Vaga de visitantes *(Em empreendimento residencial, destinar 5% do total de vagas.)*		variável

Requisitos para loteamento e desmembramento	Índices estabelecidos na legislação	Índices aplicados no empreendimento
Área para equipamentos urbanos e/ou comunitários, áreas de lazer e recreação e espaços livres para uso público	15%	15%

Seção viária	Seções 01, 02 e 03 – Anexo V	Seções 01, 02 e 03 – Anexo V
Rampa máxima viária	15%	15%
Declividade transversal viária	0,5%	0,5%
Área dos lotes	240m²	240m²
Testada dos lotes	10m	10m
Área das quadras	40000m²	40000m²
Testada das quadras	200m	200m
Requisitos para condomínio horizontal	**Índices estabelecidos na legislação**	**Índices aplicados no empreendimento**
Área para equipamentos urbanos e/ou comunitários	10%	10%
Área de lazer e recreação	5%	5%
Seção viária	Seção 04	Seção 04
Rampa máxima viária	20%	20%
Declividade transversal viária	0,5%	0,5%
Testada do condomínio	10m	10m

A OUC Chácara Aventureiro dispõe somente da alteração de parte do regime urbanístico em sua área de abrangência, e, portanto, não dispensa os futuros empreendedores de atender às demais legislações e processos de licenciamento vigentes. Não ocorrerão alterações de regime urbanístico na área de influência (de entorno), somente no perímetro estabelecido pelo OUC.

Os requisitos urbanísticos para parcelamento do solo (loteamento, desmembramento e condomínio horizontal) não serão alterados. Propõe-se apenas mudanças nos requisitos urbanísticos para ocupação do solo, conforme pode ser verificado no Anexo III proposto para a OUC.

Quadro de ocupação (Tabela 1 de 2)

QUADRO DE OCUPAÇÃO		Operação Urbana Consorciada Chácara Aventureiro	
		Setor Aventureiro 1	Setor Aventureiro 2
		SAV1	**SAV2**
Coeficiente de Aproveitamento do Lote (CAL)	Básico	2	2
	Máximo	4	-
Gabarito máximo	Básico	21m	21m
	Máximo	60m	-

Figura 4: Anexo III – Tabela 1 de 2.

Quadro de ocupação (Tabela 2 de 2)

QUADRO DE OCUPAÇÃO	Operação Urbana Consorciada Chácara Aventureiro	
	Setor Aventureiro 1	Setor Aventureiro 2
	SAV1	**SAV2**
Taxa de ocupação	60%	60%
Embasamento (10)(11)	70%	70%
Recuo frontal	Deverá ser livre de construção, e deverá garantir uma distância mínima de 5m (cinco metros) entre a linha frontal do imóvel e o alinhamento predial.	
Afastamentos laterais e de fundos	Deverão ser livres de construções, e não poderão ser inferiores a um sexto da altura da edificação (H/6), acrescida de 0,5m (cinquenta centímetros), garantida uma distância mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), sendo aplicados a partir da base da edificação.	Deverão ser livres de construções, e não poderão ser inferiores a um sexto da altura da edificação (H/6), acrescida de 0,5m (cinquenta centímetros), garantida uma distância mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), sendo aplicados a partir da base da edificação.
Taxa de permeabilidade	20%	20%
Vaga de guarda de veículo para cada fração de Área Total Edificada - ATE (5)	50 m²	50 m²
Vaga de carga e descarga para as edificações de uso residencial multifamiliar acima de 24 unidades habitacionais (7)	01 vaga, acrescida de mais 01 vaga para cada 96 unidades	
Vaga de carga e descarga para os usos de comércio, serviço e indústria, de médio e grande porte (8)	01 vaga, acrescida de mais 01 vaga a cada 1000 m² de ATE	

Figura 5: Anexo III – Tabela 2 de 2.

(1) A taxa de permeabilidade poderá ser convertida em sistema de contenção de águas pluviais, conforme regulamentação específica, de acordo com o Art. 76, § 2° da Lei Complementar n° 470/2017.

(2) Em edificações com características especiais, a altura máxima permitida poderá sofrer alterações, mediante a apresentação de justificativa técnica ou cultural à Comissão de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, conforme Art. 67, § 6° da Lei Complementar n° 470/2017.

(3) Quando do uso residencial, será solicitado, no mínimo, 1 (uma) vaga de guarda de veículo para cada unidade autônoma, conforme Art. 77, § 2°, da Lei Complementar n° 470/2017.

(4) Em edificações com características especiais, a altura máxima permitida poderá sofrer alterações, mediante a apresentação de justificativa técnica ou cultural à Comissão de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, conforme Art. 67, § 6° da Lei Complementar 470/2017.

(5) A reserva de vagas de guarda de veículo para estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços é facultativa, e os índices previstos neste quadro são apenas referenciais para o cálculo das vagas que deverão ser reservadas para idosos e pessoas com deficiência, conforme Art. 77, § 4° da Lei Complementar n° 470/2017.

(6) Fica facultado às edificações com até 9 m (nove metros) de altura, já considerada a definição de ponto máximo de telhado, muros ou platibandas, ocupar as divisas laterais e/ou fundos do lote, numa extensão máxima de 35% (trinta e cinco por cento) do perímetro do lote, respeitado o Recuo Frontal obrigatório, conforme Art. 73, § 2°, da Lei Complementar n° 470/2017.

(7) Vaga mínima dimensionada para um veículo de carga, com 8,4 m de comprimento.

(8) Vaga mínima dimensionada para um veículo de carga, com 12,5 m de comprimento.

(9) A vaga de carga e descarga poderá ser compartilhada com o espaço reservado para embarque e desembarque, sendo possível utilizar a área de recuo da edificação.

(10) A taxa de ocupação nas edificações que façam uso de fachadas ativas poderão ter a sua taxa elevada para 80% (oitenta por cento).

(11) Fica facultado às edificações localizadas no Setor Aventureiro 1 e Setor Aventureiro 2 , ocupar o recuo frontal do terreno, com até 12 m de altura*, já considerada a definição do ponto máximo de telhado, muros ou platibandas, desde que façam uso de fachadas ativas. *Situação essa passível de análise no EIV da aprovação da OUC.

Figura 6: Anexo III – Notas.

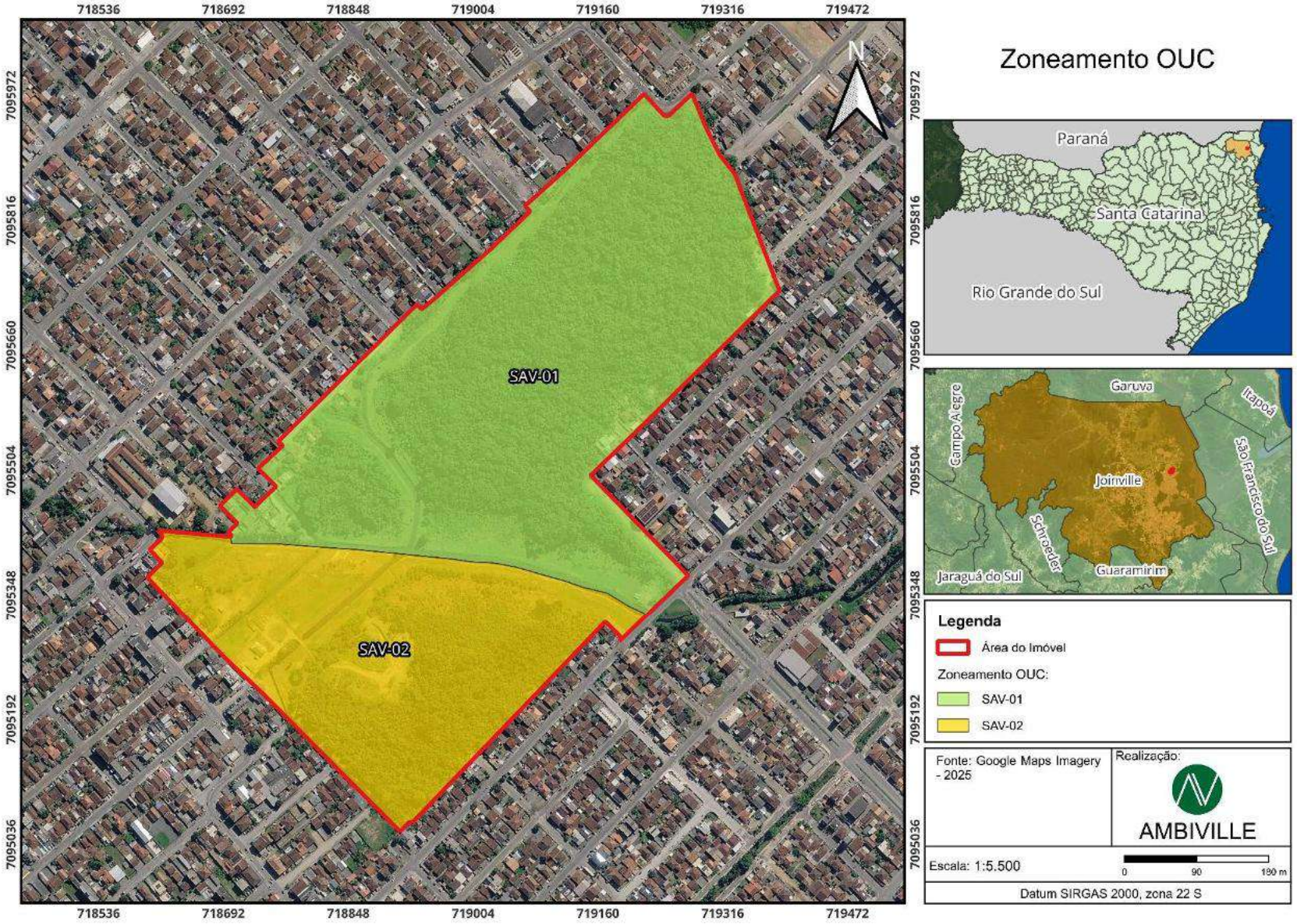


Figura 7: Zoneamento proposto na OUC.

Implantação do empreendimento

A OUC Chácara Aventureiro é um anteprojeto de lei que altera o regime urbanístico da região e possibilita que os futuros empreendedores utilizem de índices mais flexíveis. O Masterplan elaborado e utilizado para todas as análises deste estudo é apresentado abaixo, representando uma proposta de locação do Parque Chácara Aventureiro e do sistema viário a ser implantado, bem como uma proposta do que se espera das áreas construídas, não representando uma distribuição obrigatória das edificações. A implantação definitiva da área construída só será possível com a aderência dos futuros empreendimentos, que terão os próprios projetos e licenciamentos, devendo seguir, porém, além dos índices urbanísticos da OUC, a diretriz de construção definida pelo empreendedor deste estudo, a fim de manter o padrão esperado para a área. Ressalta-se que não haverá obrigação de que sejam utilizados os índices máximos – eles são apenas um parâmetro do limite máximo que se pode atingir.



Figura 8: Masterplan.



Figura 9: Masterplan.



Figura 10: Masterplan.



Figura 11: Masterplan.

Como o Masterplan se trata de uma proposta de implantação, adaptações quando da realização dos projetos executivos estão sujeitas a ocorrer sem que isso invalide todo o EIV apresentado, pois não irão alterar os índices urbanísticos da OUC nem a população máxima estimada. Umas das alternativas que se tem é quanto ao sistema viário, visando criar centralidade nos dois principais entroncamentos do projeto, bem como alternativas de seções do sistema viário, conforme pode ser observado nas Figuras abaixo.



Figura 12: Recorte feito do estudo comparativo do Masterplan atual e das possibilidades futuras.

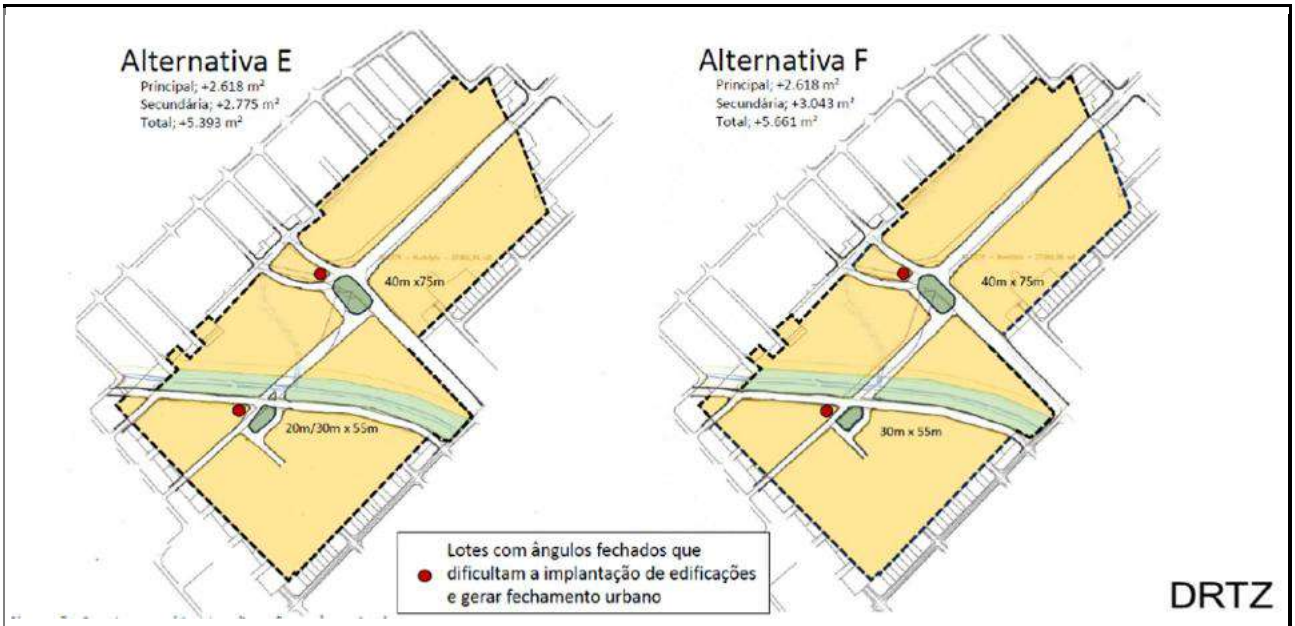


Figura 13: Alternativas de ajuste do sistema viário – Observa-se eventuais aumentos dos entroncamentos.

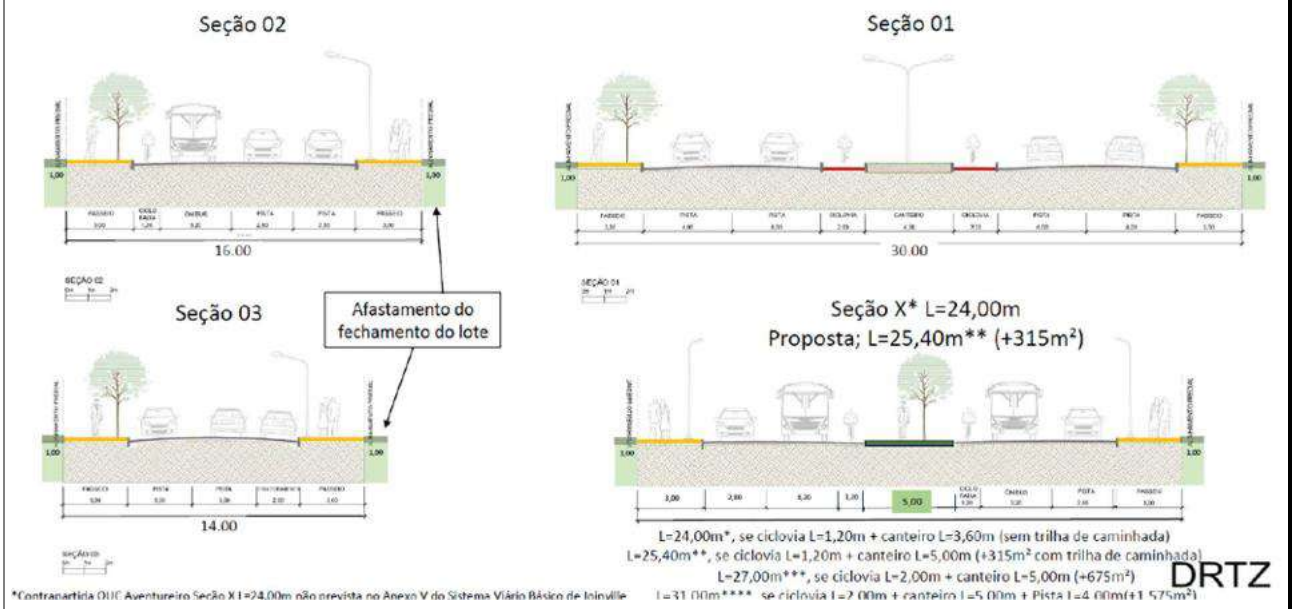


Figura 14: Seções propostas para o sistema viário.



Figura 15: Alternativas para o parque.

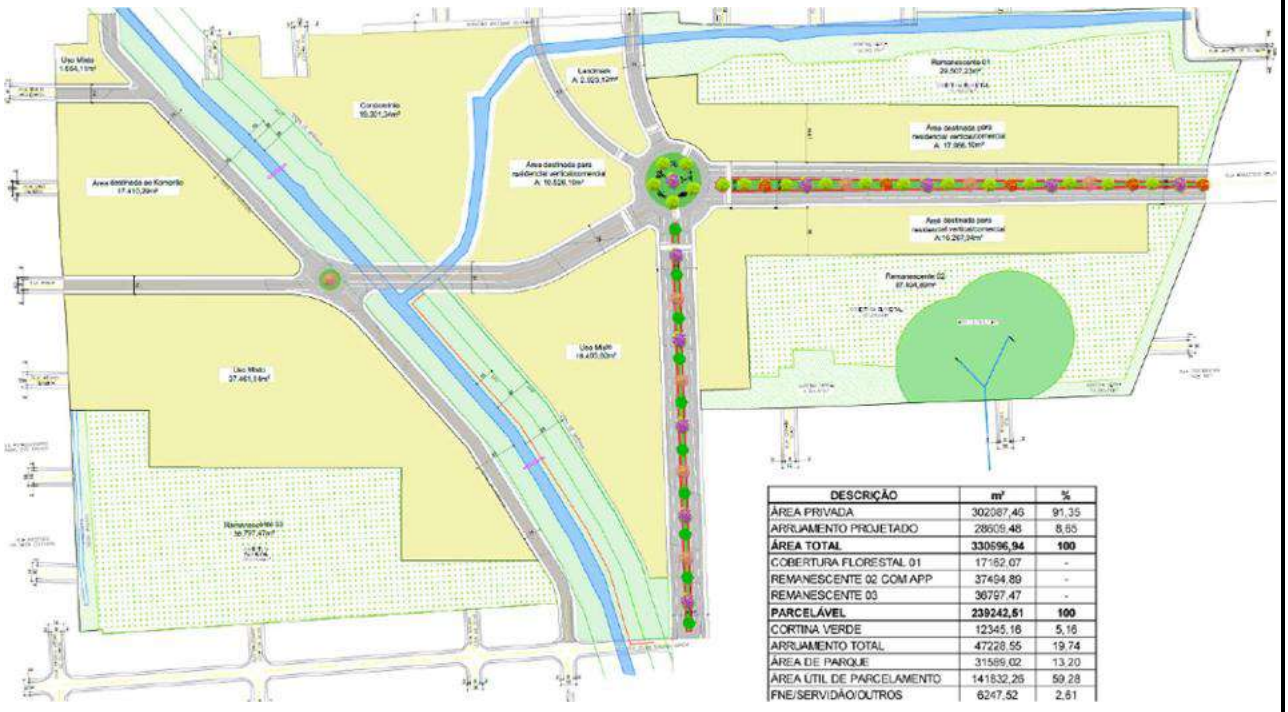
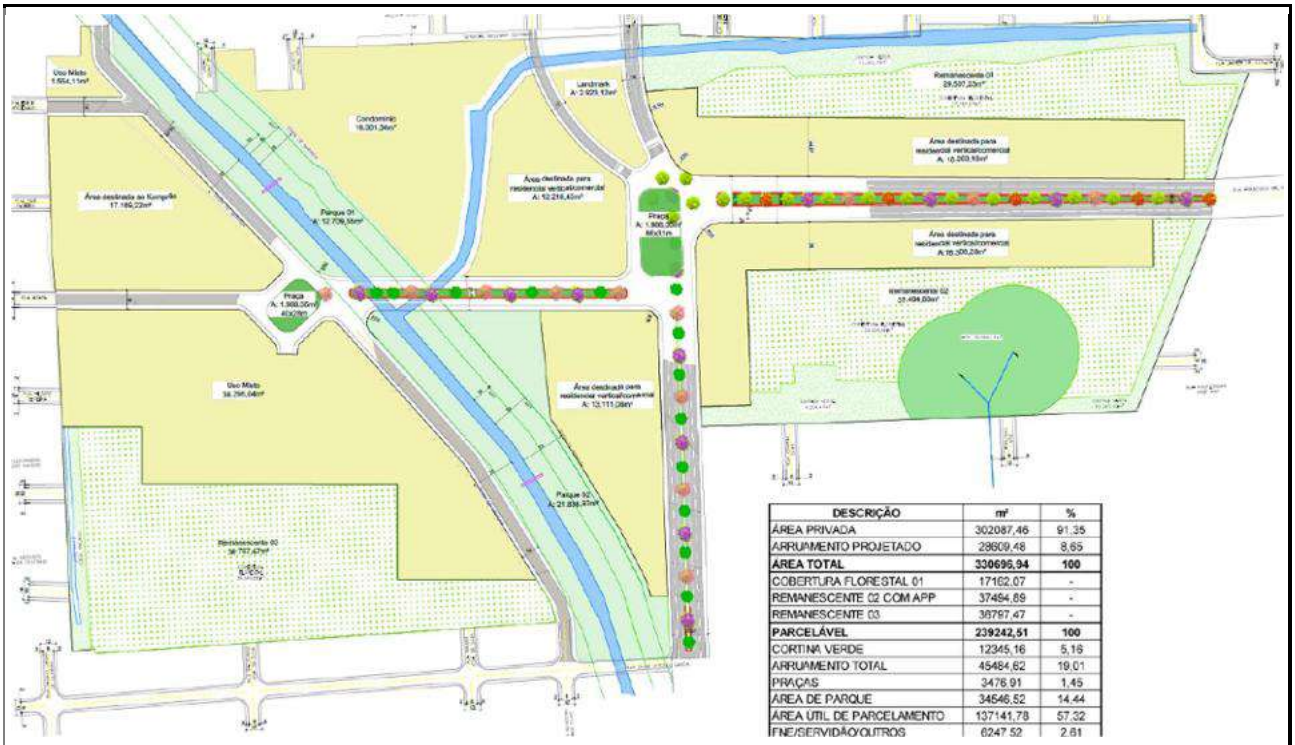


Figura 16: Alternativa de Projeto Urbanístico – Sem alteração de via em relação ao Masterplan considerado no estudo.



DESCRIÇÃO	m²	%
ÁREA PRIVADA	302087,46	91,35
ARRUAMENTO PROJETADO	28609,48	8,65
ÁREA TOTAL	**330696,94**	**100**
COBERTURA FLORESTAL 01	17162,07	-
REMANESCENTE 02 COM APP	37484,69	-
REMANESCENTE 03	38787,47	-
PARCELÁVEL	**239242,51**	**100**
CORTINA VERDE	12345,16	5,16
ARRUAMENTO TOTAL	45484,62	19,01
PRAÇAS	3476,91	1,45
ÁREA DE PARQUE	34546,52	14,44
ÁREA ÚTIL DE PARCELAMENTO	137141,78	57,32
ENE/SERVIDÃO/OUTROS	6247,52	2,61

Figura 17: Alternativa de Projeto Urbanístico – Com alteração de via em relação ao Masterplan considerado no estudo.

Reforça-se que este EIV engloba somente o anteprojeto de lei da OUC e suas contrapartidas. Os projetos edilícios que vierem a se instalar no perímetro desta OUC deverão atender ao rito de aprovação, respeitando todos os índices legais para a área na qual se encontra. O Masterplan apresentado serve apenas como base; a locação final das torres dependerá de futuros empreendedores.

1.8 CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO

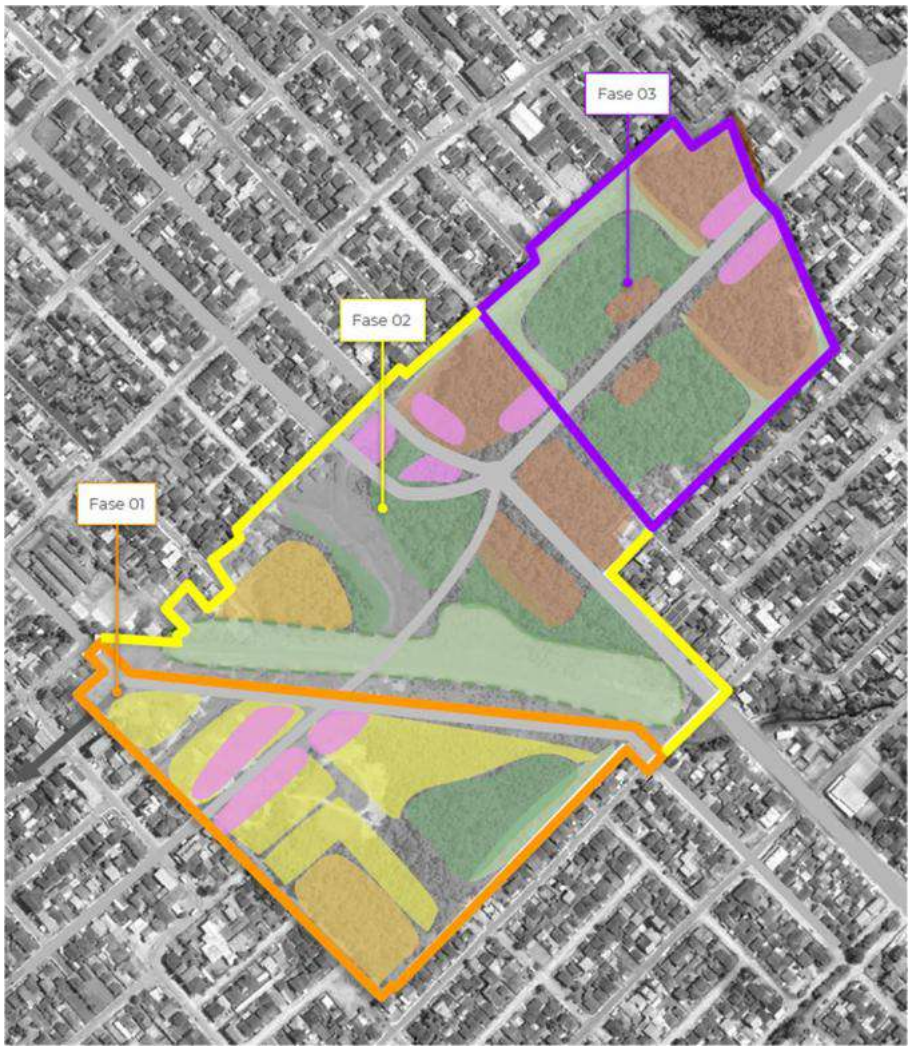


Figura 18: Definição das áreas de cada fase.



Figura 19: Cronograma de implantação das contrapartidas da OUC.

A execução das contrapartidas da Operação Urbana Consorciada Chácara Aventureiro será faseada em 3 etapas, totalizando 11 anos de obras. Cada etapa depende de licenciamento prévio, de modo que o prazo total pode se estender a depender das aprovações. Dentre as etapas, destaca-se:

- ✓ **Alienação ao Município de Joinville, de área de aproximadamente 31.000 m² destinada para fins de implementação do parque, assim como a realização e execução das obras, mobiliário e equipamentos.**

O Parque Chácara Aventureiro será concebido como infraestrutura urbana estratégica, com funções ambientais, sociais, recreativas e de mobilidade ativa. Sua implantação incluirá eixo contínuo de mobilidade ativa, com ciclovias, pistas de caminhada e espaços de descanso. Também disporá de áreas esportivas, contemplando quadras de esporte e pista de skate, promovendo atividade física em todas as faixas etárias, com parques infantis e áreas de convivência familiar, ampliando a oferta de lazer seguro e acessível, tendo ainda áreas de contemplação, paisagismo qualificado, iluminação pública, acessibilidade universal e mobiliário urbano. Para garantir conforto e praticidade aos munícipes e visitantes, o parque contará ainda com vagas de estacionamento destinadas ao uso público, bem como quiosques de serviços, que contribuirão para ativar o espaço, oferecer comodidade e fortalecer a vitalidade urbana do equipamento. Adicionalmente, o empreendedor assume o compromisso de fazer a manutenção do Parque Chácara Aventureiro pelo período de 5 (cinco) anos.

- ✓ **Implantação e execução do sistema viário em área de propriedade do Município, constituída pela matrícula n. 123.075 do 1º RI de Joinville, com área de aproximadamente 27.500,00m², contemplando:**

a) Elaboração de estudos, planos e projetos executivos;
b) Realização e execução das obras:
- Corte, aterro, supressão vegetal e proteção de taludes com grama
- Averbação da vegetação nativa preservada e plantio de mudas de Euterpe Edulis e Virola Bicuhyba
- Tratamento especial com geogrelha e tecido geotextil, em função da baixa qualidade do solo
- Reforço de base e sub base com rachão e bica corrida
- Pavimentação asfáltica, passeios, meio fio e calçadas
- Sinalização vertical e horizontal de todo o sistema viário
- Rede de drenagem pluvial incluindo caixas de passagem, bocas de lobo e vertedouros de concreto armado
- Rede de abastecimento de água
- Rede de esgoto
- Rede de distribuição de energia elétrica e iluminação
- Arborização urbana

- ✓ **Implantação e execução do sistema viário em área a ser alienada ao Município, com área de aproximadamente 21.000,00m², destinada a compor o traçado do Plano Viário de 2024, contemplando:**

a) Elaboração de estudos, planos e projetos executivos;
b) Alienação ao Município de Joinville, de área de aproximadamente 21.000 m² destinada para fins de implementação do plano viário.
c) Realização e execução das obras:
- Corte, aterro, supressão vegetal e proteção de taludes com grama
- Averbação da vegetação nativa preservada e plantio de mudas de Euterpe Edulis e Virola Bicuhyba
- Tratamento especial com geogrelha e tecido geotêxtil, em função da baixa qualidade do solo
- Reforço de base e sub base com rachão e bica corrida
- Pavimentação asfáltica, passeios, meio fio e calçadas
- Sinalização vertical e horizontal de todo o sistema viário
- Arborização urbana.
- Rede de drenagem pluvial incluindo caixas de passagem, bocas de lobo e vertedouros de concreto armado
- Rede de abastecimento de água
- Rede de esgoto
- Rede de distribuição de energia elétrica e iluminação
d) 01 travessia em concreto armado de aproximadamente 12m x 12m;
e) 01 travessia em concreto armado de aproximadamente 12m x 16m;
f) 01 travessia em concreto armado de aproximadamente 10m x 31m.

2 CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL

2.1 ÁREA DIRETAMENTE AFETADA

A Área Diretamente Afetada – ADA foi definida como a área da OUC, que sofre as ações e impactos diretos da implantação do empreendimento. Compreende a área da OUC e totaliza uma área de 330.877,30 m². O mapa da ADA é apresentado na Figura 20.

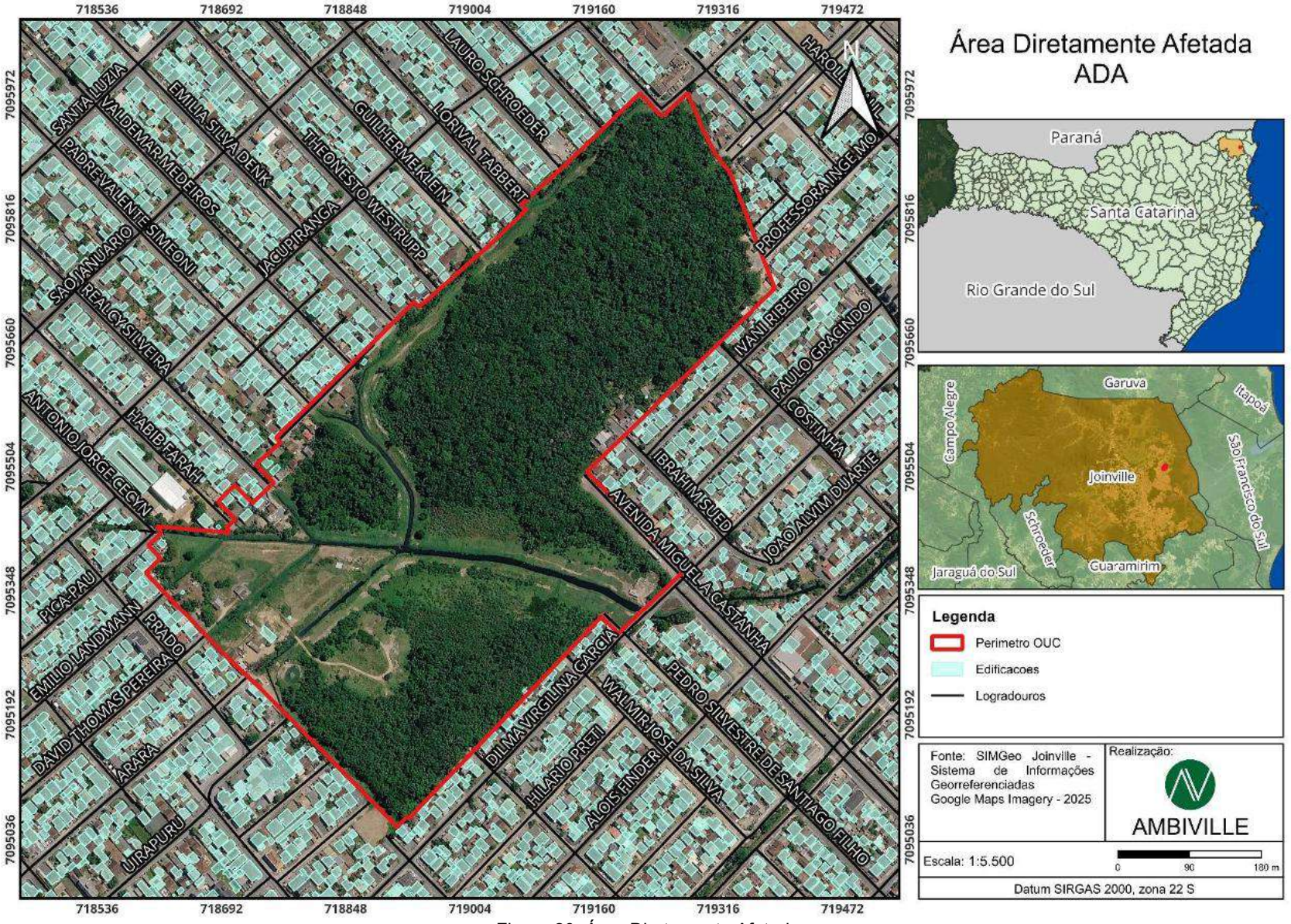


Figura 20: Área Diretamente Afetada.

2.2 ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

As áreas de influência são aquelas afetadas pelos impactos negativos ou positivos de uma atividade e empreendimento durante as fases de implantação e operação, podendo ser diferenciadas de acordo com o meio afetado, por exemplo, meio físico, biótico ou socioeconômico.

O EIV tem como objetivo a avaliação de impactos relacionados ao meio socioeconômico, bem como viário, morfológico e ambiental; neste último, em itens que afetem a qualidade de vida da população, como a geração de ruídos, vibração, periculosidade e riscos. Impactos aos recursos naturais não são o alvo principal deste estudo.

Dentre os potenciais impactos urbanos gerados pela implantação e ocupação do empreendimento, aqueles considerados de maior abrangência foram determinantes para a definição da Área de Influência do Empreendimento - AIE. Consideram-se como principais impactos o aumento do tráfego durante a operação, aumento da demanda em equipamentos urbanos e comunitários, ventilação e sombreamento; durante a etapa de implantação, os principais impactos estão relacionados ao tráfego de veículos pesados e a geração de ruídos.

A AIE foi definida pela localização dos principais acessos à área em estudo, de modo que compreenda toda a área de intervenção, imóveis próximos e vias, englobando todo o bairro Aventureiro e seus bairros vizinhos, Iririú e Jardim Iririú. Devido ao empreendimento possuir uma área de 330.887,30 m², uma previsão de 7.090 unidades habitacionais com uma estimativa de 19.143 moradores e uma população flutuante estimada de 2.500 ao final das etapas de implantação, a área de estudo foi expandida para além do raio mínimo.

Na Figura 21 é apresentada a delimitação da Área de Influência.

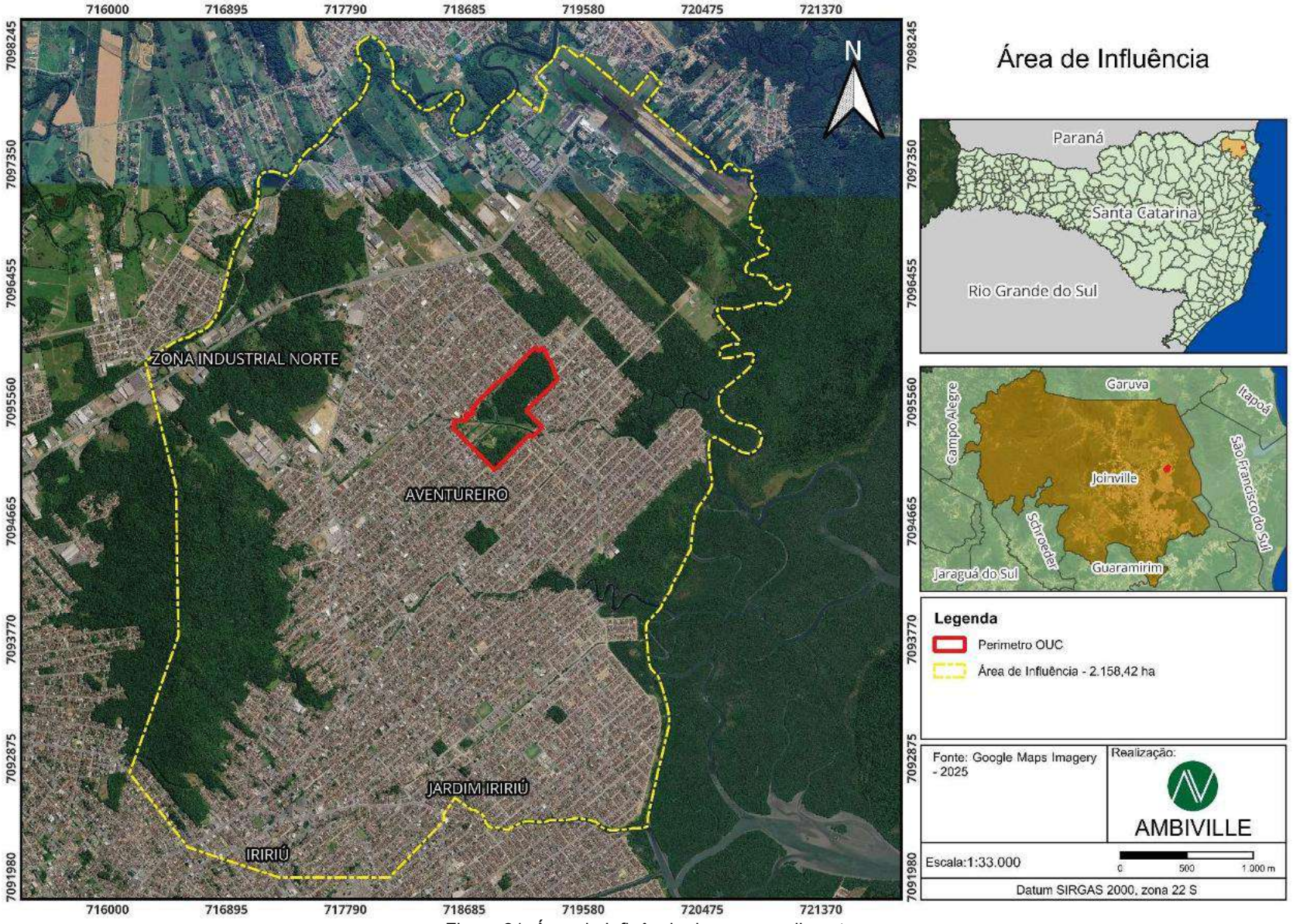


Figura 21: Área de Influência do empreendimento.

3 IMPACTO SOCIOECONÔMICO

3.1 USO DO SOLO

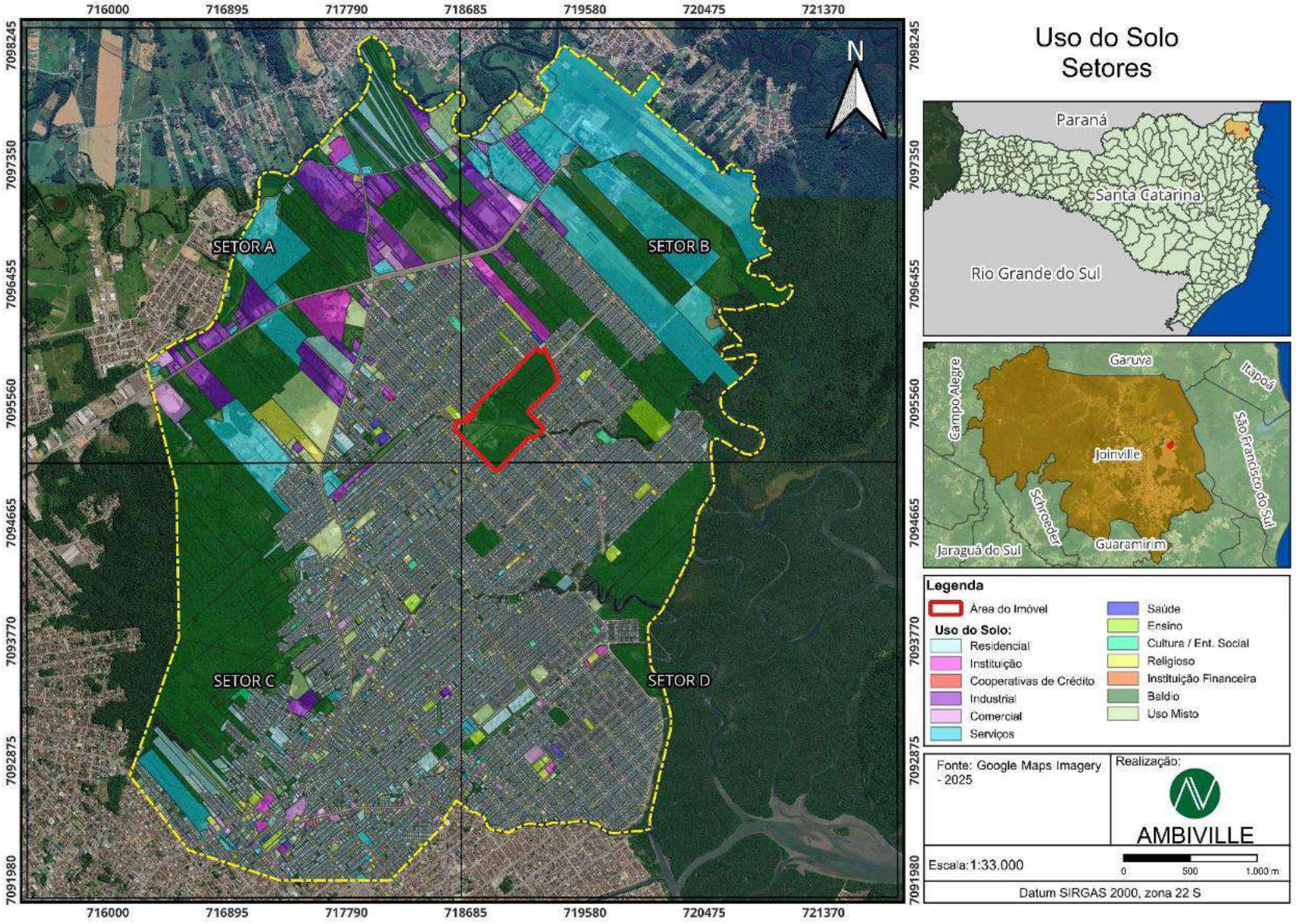


Figura 22: Mapa de Uso e Ocupação do Solo – Setores.

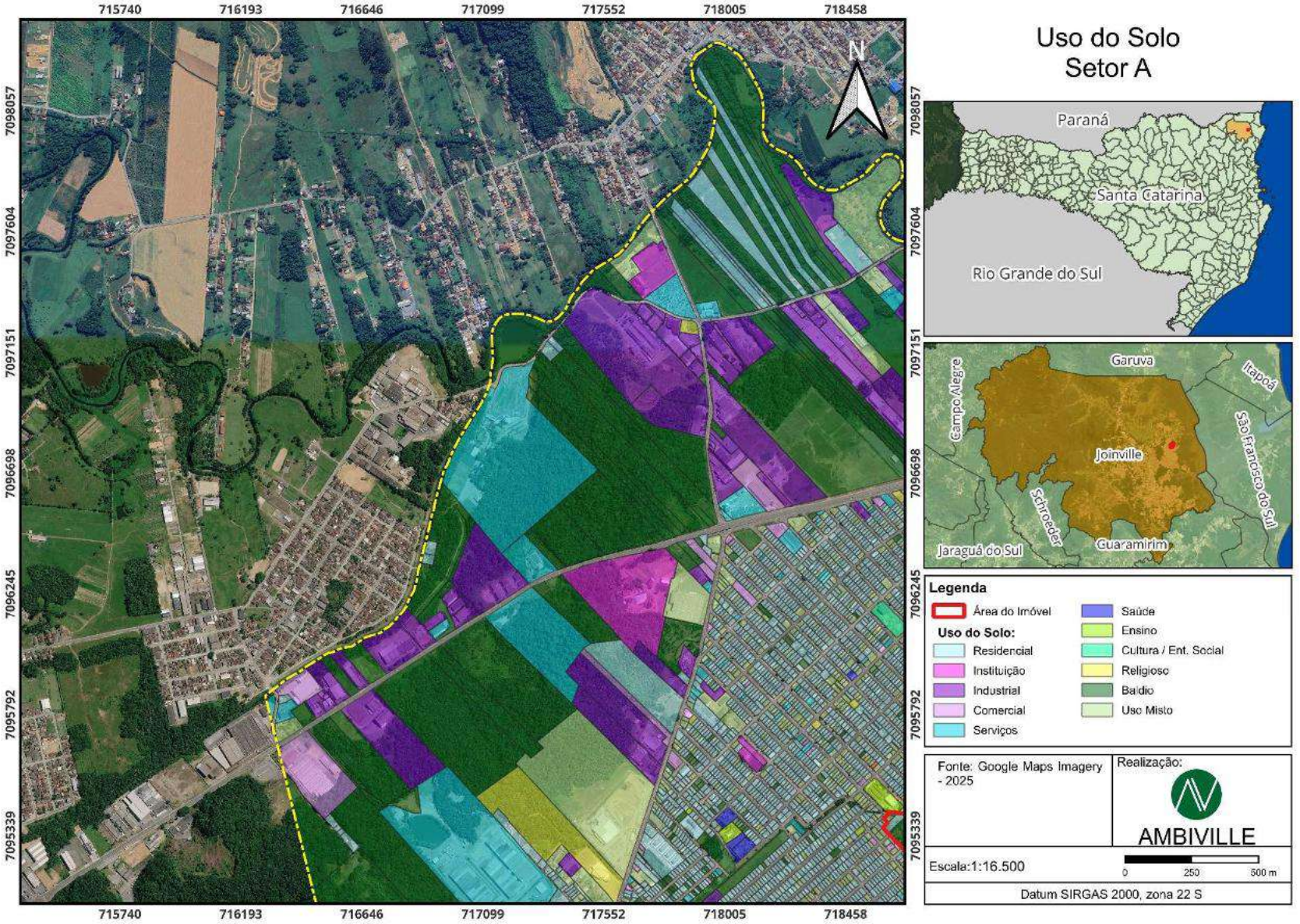


Figura 23: Mapa de Uso e Ocupação do Solo – Setor A.

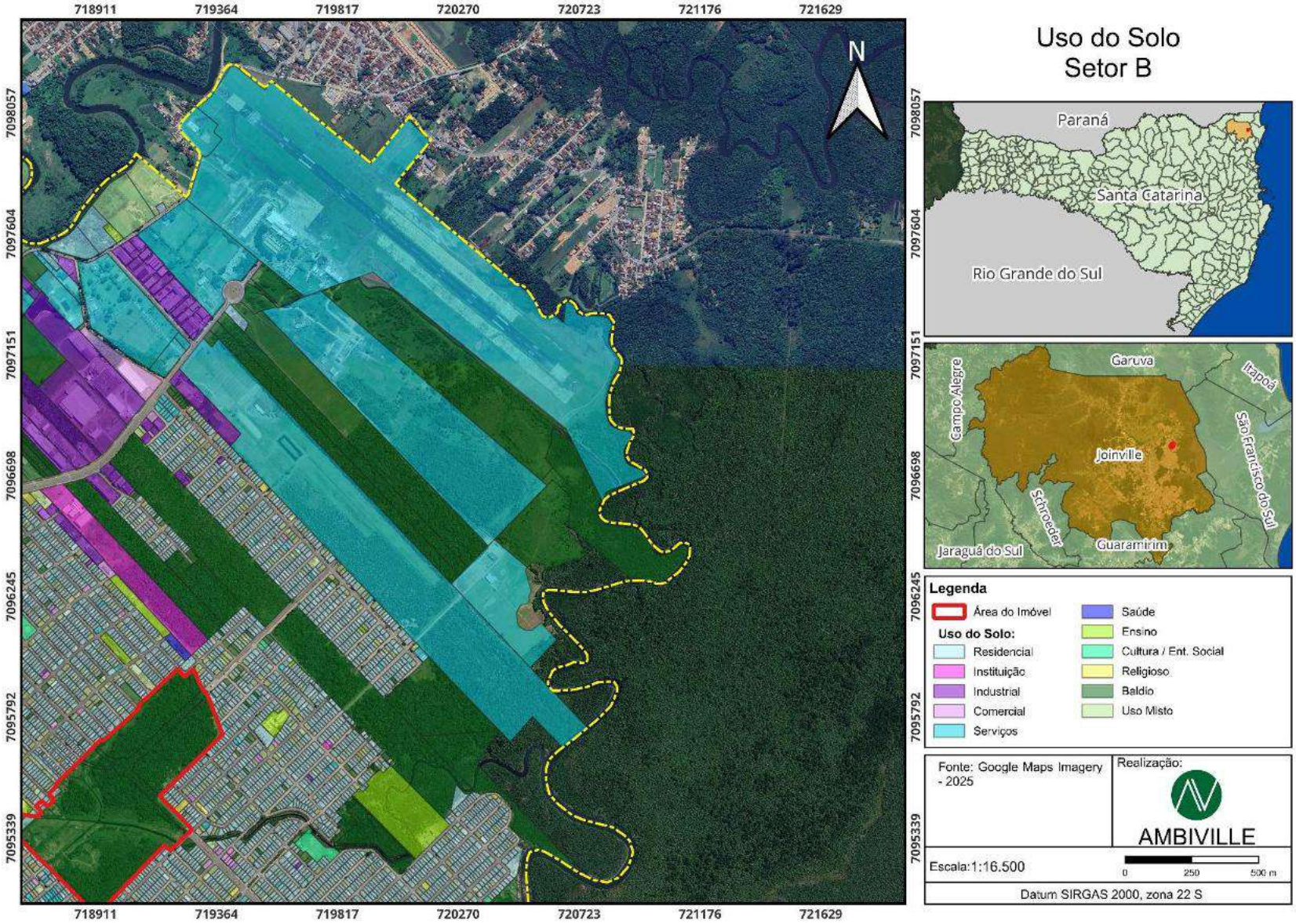


Figura 24: Mapa de Uso e Ocupação do Solo – Setor B.

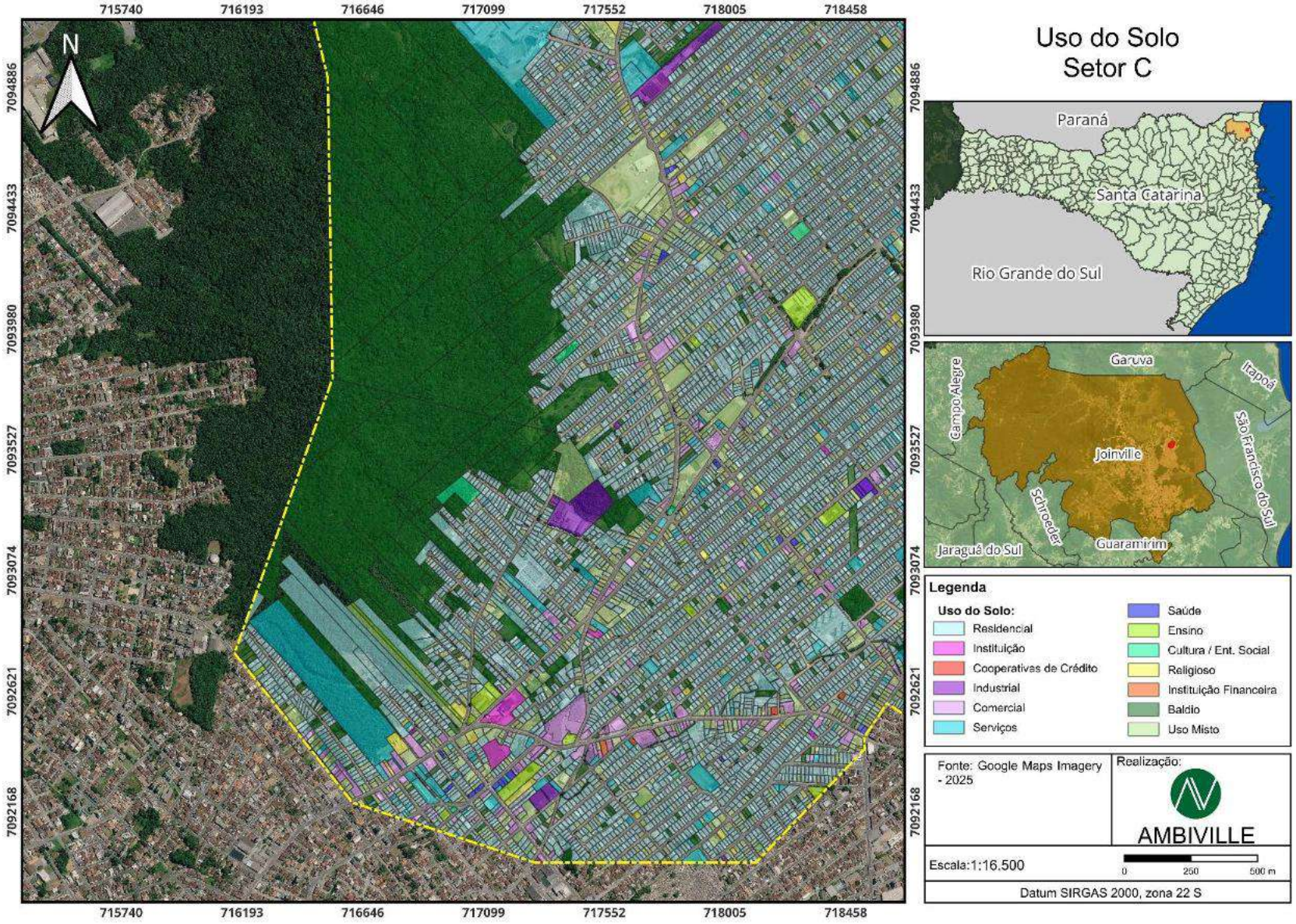


Figura 25: Mapa de Uso e Ocupação do Solo – Setor C.

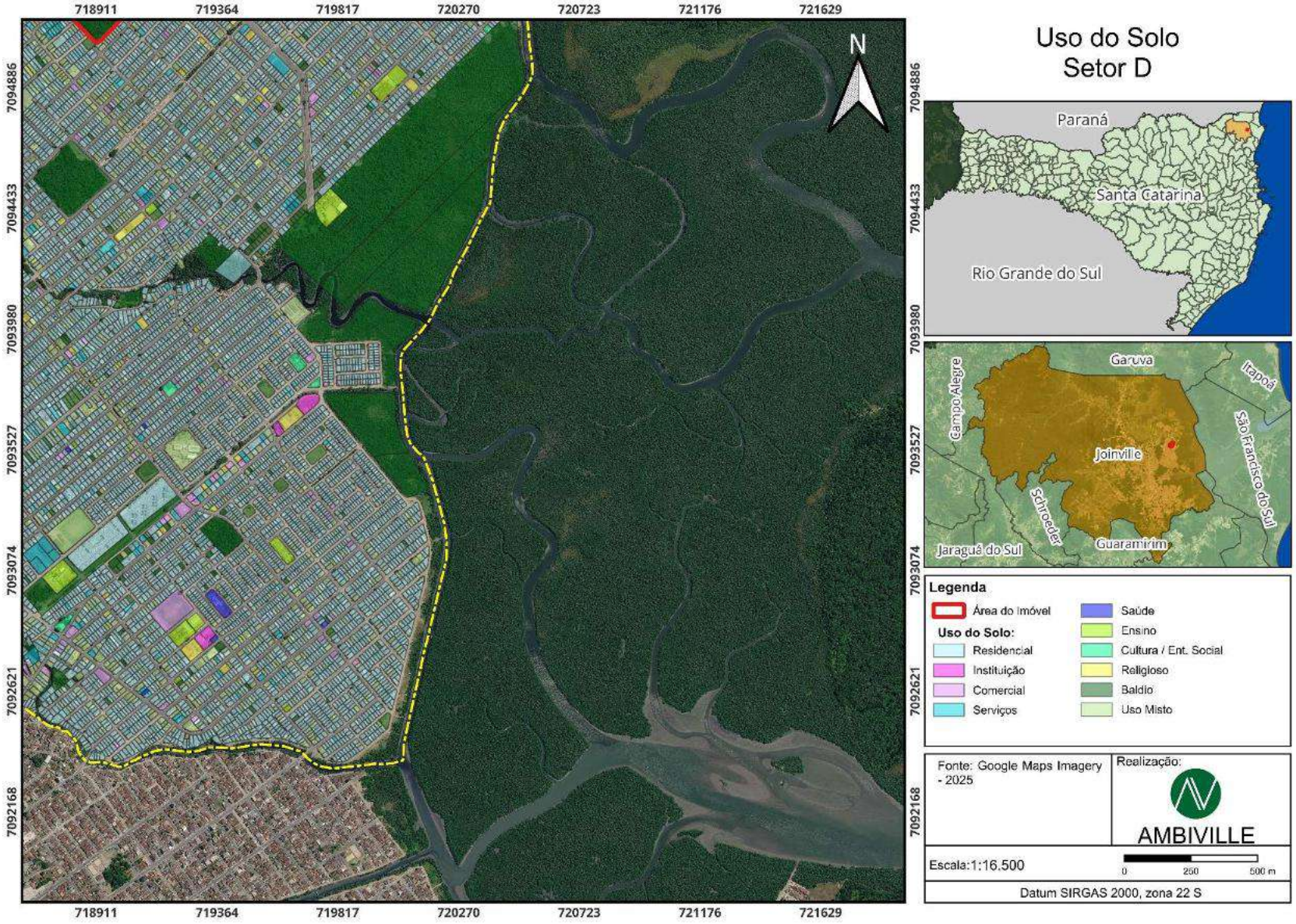


Figura 26: Mapa de Uso e Ocupação do Solo – Setor D.

A partir dos dados de uso e ocupação do solo, disponibilizados pelo SIMGeo (Joinville, 2026), vistorias em campo e conferência dos lotes utilizando o Google Earth, foi realizada a avaliação dos lotes inseridos na área de influência. A Tabela 1 apresenta os resultados obtidos, com a área ocupada e quantidade de lotes para cada tipo de uso do solo.

Os dados levantados apontam que a maior parte dos lotes na área de influência é destinada ao uso residencial, compondo 79,29% do número de lotes e 33,846% da área ocupada. Em seguida, uso misto e terrenos baldios ocupam, respectivamente, 11,47% e 3,86% do número de lotes e 8,643% e 31,164% de área ocupada. O uso de serviços e comercial seguem na sequência com 2,25% e 1,57% do número de lotes. Os usos industrial, religioso, ensino, saúde, cultura/entidade social, instituições diversas e cooperativas de crédito somam 1,55% do total de lotes.

Tabela 1: Áreas e porcentagens de uso do solo.

Uso do solo	N° de lotes	% de lotes	Área ocupada	% de ocupação
RESIDENCIAL	14.608	79,29 %	6.183.457,044 m²	33,846 %
USO MISTO	2.114	11,47 %	1.579.086,374 m²	8,643 %
BALDIO	712	3,86 %	5.693.590,513 m²	31,164 %
SERVIÇOS	414	2,25 %	2.803.782,186 m²	15,347 %
COMERCIAL	290	1,57 %	340.178,596 m²	1,862 %
INDUSTRIAL	106	0,58 %	1.024.947,178 m²	5,610 %
RELIGIOSO	75	0,41 %	150.239,972 m²	0,822 %
ENSINO	38	0,21 %	189.476,114 m²	1,037 %
SAÚDE	27	0,15 %	30.201,515 m²	0,165 %
CULTURA/ENT. SOCIAL	18	0,10 %	45.193,070 m²	0,247 %
INSTITUIÇÃO	16	0,09 %	226.356,532 m²	1,239 %
INST. FINANCEIRA	3	0,02 %	2.281,803 m²	0,012 %
COOPERATIVAS DE CRÉDITO	1	0,01 %	751,119 m²	0,004 %
TOTAL	18.423	100 %	18.269.545,016 m²	100 %

Horário de Funcionamento e Compatibilidade com o Entorno

O empreendimento caracteriza-se como uma Operação Urbana Consorciada (OUC), cujo uso será misto. Dessa forma, não possui um horário de funcionamento específico; as unidades habitacionais serão utilizadas continuamente pelos moradores ao longo do dia e da noite, conforme as rotinas individuais de seus ocupantes. Quanto às unidades comerciais e de serviços previstas no empreendimento, estas possuem caráter complementar ao uso residencial, destinadas a estabelecimentos de conveniência ou serviços de apoio à população local. O funcionamento dessas unidades deverá ocorrer predominantemente em horário comercial, conforme regulamentação municipal aplicável, não sendo prevista a instalação de atividades potencialmente geradoras de impactos significativos, como estabelecimentos industriais.

No que se refere à compatibilidade com o entorno, observa-se que a área de inserção do empreendimento apresenta predominância de uso residencial, ainda com uma presença constante de uso misto, de serviços e de comércios. Dessa forma, o uso proposto para o empreendimento mostra-se compatível com o padrão de ocupação existente, não havendo previsão de conflito relevante entre as atividades a serem

desenvolvidas no perímetro da OUC e as características urbanísticas da vizinhança. Além disso, a implantação do empreendimento contribui para o processo de consolidação e adensamento ordenado da área urbana, em região já dotada de infraestrutura e serviços públicos.

Atratividade de Usos Complementares

A implantação do empreendimento tende a contribuir para a dinamização da área urbana em que se insere, ampliando a atratividade do entorno. Empreendimentos de caráter multifamiliar, ao introduzirem maior densidade populacional em regiões já urbanizadas, costumam estimular o surgimento ou fortalecimento de atividades de comércio e prestação de serviços voltadas ao atendimento das necessidades cotidianas da população, tais como mercados de bairro, farmácias, padarias, restaurantes, serviços pessoais e demais atividades de apoio, favorecendo a diversificação das atividades econômicas locais. Esse processo ocorre de forma gradual e compatível com o padrão urbano existente. A OUC também possibilitará a implantação dessas atividades na própria gleba, promovendo maior vitalidade urbana sem alterar o caráter predominantemente residencial da região.

Adicionalmente, a OUC prevê a implantação do Parque Chácara Aventureiro, um espaço público destinado ao lazer, recreação, prática e convivência comunitária, visando ao fortalecimento das relações de vizinhança e a integração das áreas verdes com o entorno urbano.

O empreendimento, portanto, apresenta potencial de valorização da região, favorecendo o desenvolvimento equilibrado de usos mistos complementares que contribuam para a melhoria da qualidade de vida de seus residentes e de toda a população local que vier a usufruir dos espaços públicos e dos serviços ofertados.

3.2 ADENSAMENTO POPULACIONAL

Faixa etária	População atual				População acrescida pelo empreendimento			
	Residente		Flutuante		Residente		Flutuante	
	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
0 - 4	2.696	6,28	N/A	N/A	1.202	6,28	157	6,28
5 - 14	5.591	13,02	N/A	N/A	2.492	13,02	325	13,02
15 - 19	2.851	6,64	N/A	N/A	1.271	6,64	166	6,64
20 – 24	3.667	8,54	N/A	N/A	1.634	8,54	214	8,54
25 - 59	23.021	53,61	N/A	N/A	10.262	53,61	1.340	53,61
60 – 69	3.263	7,60	N/A	N/A	1.455	7,60	190	7,60
Acima de 70	1.855	4,32	N/A	N/A	827	4,32	108	4,32
TOTAL	**42.944**	**100**	**N/A**	**N/A**	***19.143**	**100**	**2.500**	**N/A**

*A população esperada depende do uso máximo dos permissivos legais da OUC, a ocorrer paulatinamente no prazo de vigência da operação (30 anos).

População residente

Utilizando-se das informações contidas no documento "Joinville Bairro a Bairro" (2026), cujo dados demográficos foram extraídos do Censo do IBGE de 2022, tem-se uma estimativa da população residente para o bairro Aventureiro. A porcentagem de cada faixa etária considerou os dados do mesmo documento.

Para o cálculo da população acrescida, a estimativa de residentes totais considerou 2,7 moradores por unidade habitacional. O empreendimento prevê 7.090 unidades habitacionais, totalizando 19.143 moradores. Foram consideradas as mesmas porcentagens da faixa etária da população atual. De acordo com o Censo de 2010 (IBGE), Joinville tinha uma média de moradores por domicílio de 3,19. No Censo de 2020, essa média diminuiu para 2,76, um decréscimo de 13,48%. Portanto, a expectativa é que esse movimento se mantenha, de maneira que os 19.413 moradores estimados sejam um valor limite e que possivelmente sofrerá diminuição no decorrer da implantação.

O total de moradores representa um aumento de 44,57% na população atual residente no bairro. Entretanto, é importante destacar que esse aumento populacional não ocorrerá de forma imediata, mas sim gradualmente, acompanhando as diferentes fases de implantação e ocupação da OUC. Dessa forma, os impactos decorrentes da ampliação tendem a ser distribuídos ao longo do tempo, permitindo a adaptação progressiva a demanda gerada na região.

A implantação da OUC está prevista para ocorrer em três fases, distribuídas ao longo de um período de 11 anos. A primeira fase possui duração de 4 anos e contempla uma população máxima estimada de 4.733 moradores. A segunda fase também possui duração de 4 anos, adicionando uma população estimada máxima de 5.611 moradores. Já a terceira fase, com duração prevista de 3 anos, acrescenta uma população estimada de 8.799 moradores, chegando na população limite de 19.143 moradores para a OUC.

Ressalta-se que as populações estimadas para cada fase representam cenários máximos de ocupação, considerando a implantação integral dos empreendimentos passíveis de aprovação em cada etapa. Na prática, é improvável que os empreendimentos de uma mesma fase sejam executados simultaneamente e imediatamente após os prazos previstos para as obras das contrapartidas da OUC, principalmente em decorrência dos licenciamentos exigidos antes do início de cada obra, que também serão faseados. Além disso, as ocupações poderão utilizar os índices urbanísticos propostos na OUC por um período de até 30 anos. Após esse prazo, novas ocupações e edificações deverão observar exclusivamente os parâmetros definidos pelo Plano Diretor Municipal vigente. Dessa forma, a ocupação efetiva da área e o consequente incremento populacional tendem a ocorrer de forma gradual e distribuída ao longo desse período mais extenso, e não necessariamente irão alcançar esse teto.

Contudo, para fins de análise de impactos e adoção de uma abordagem conservadora, este estudo considera o cenário de ocupação máxima dentro do horizonte de implantação de 11 anos, sendo essa a condição mais desfavorável – e improvável – sob o ponto de vista do crescimento populacional.

Faixa Etária	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
0 – 4	297	352	553
5 – 14	616	731	1.145
15 – 19	314	373	584
20 – 24	404	479	751
25 – 59	2.537	3.008	4.717
60 – 69	360	426	669
Acima de 70	205	242	380
TOTAL	**4.733**	**5.611**	**8.799**

A população de até 19 anos, em idade escolar, terá um adicional de 3.763 pessoas ao longo de 11 anos, sendo 930 pessoas para a 1ª fase, 1.104 pessoas na 2ª fase e 1.729 pessoas na 3ª fase, representando um aumento de 42,55% nessa faixa etária, que poderão fazer uso das unidades escolares da região. A população infantil, entre 0 e 4 anos, estimada em 297 pessoas na 1ª fase, 352 pessoas na 2ª fase e 553 pessoas na 3ª fase, poderão fazer o uso dos Centros Educacionais Infantis (CEI's) existentes na região.

A população total acrescida também será um potencial consumidor de bens e serviços do setor, bem como de atividades culturais e comunitárias, promovendo estímulos à economia local e integração social com os moradores do bairro.

População flutuante

A OUC prevê também a implantação de empreendimentos de uso comercial/serviços, com uma área estimada de 25.000m². Adotando-se um parâmetro de 1 pessoa a cada 10m², tem-se uma população flutuante de 2.500 pessoas. A população flutuante está associada principalmente à utilização dos espaços comerciais e de serviços, apresentando uma dinâmica de ocupação distinta daquela observada nas unidades residenciais. Sua presença tende a ocorrer de maneira variável ao longo dos dias e horários, não representando uma ocupação contínua. Dessa maneira, sua contribuição para as demandas urbanas apresenta características diferentes, especialmente no que se refere à geração de deslocamento, utilização dos equipamentos públicos e consumo de infraestrutura. Para fins de avaliação dos impactos na educação, saúde e lazer, foram consideradas prioritariamente as unidades de uso residencial, uma vez que a população flutuante é transitória e tende a fazer uso desses equipamentos comunitários no entorno mais próximo de suas moradias. Somado a isso, em uma hipótese em que as pessoas se desloquem para o perímetro da OUC para fins de trabalho e que optem por utilizar os equipamentos mais próximos ao trabalho, tem-se que levar em consideração que essa população pode estar residindo dentro da própria OUC, uma vez que fará uso dos comércios e serviços do seu entorno imediato e talvez opte também por trabalhar nessas unidades comerciais/de serviços; portanto, não a

considerar evita também que os números se sobreponham. A população flutuante corresponde a 13,06% da população permanente e a 11,55% da população total estimada.

Dessa forma, nas análises populacionais e nas projeções das demandas e dos impactos urbanos futuros, adotou-se como referência principal a população permanente. A população flutuante, por sua vez, foi considerada de menor representatividade no contexto geral do empreendimento, mas foi levada em consideração nos pontos em que geram grande impacto, como por exemplo no transporte coletivo e no tráfego.

Vitalidade Urbana

Diante do acréscimo de residentes, além do aumento do uso de equipamentos comunitários e do consumo de bens e serviços, prevê-se também o incremento do tráfego motorizado, bem como do transporte ativo. A circulação de pessoas residentes no entorno do empreendimento também aumentará devido a passeios diários, prática de exercícios, passeios com animais de estimação, entre outros, sendo um fator altamente favorável para o aumento da sensação de segurança nas vias públicas.

Com o adensamento populacional e os usos previstos supracitados, haverá a promoção da vitalidade urbana de todo o bairro. A vitalidade urbana refere-se à dinâmica dos espaços públicos abertos, como ruas, praças e passeios, expressa pela presença e interação de crianças, adultos, idosos e animais de estimação. O adensamento está diretamente relacionado com uma maior quantidade de pessoas utilizando esses espaços públicos e os espaços privados diversos.

3.3 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

3.3.1 EDUCAÇÃO

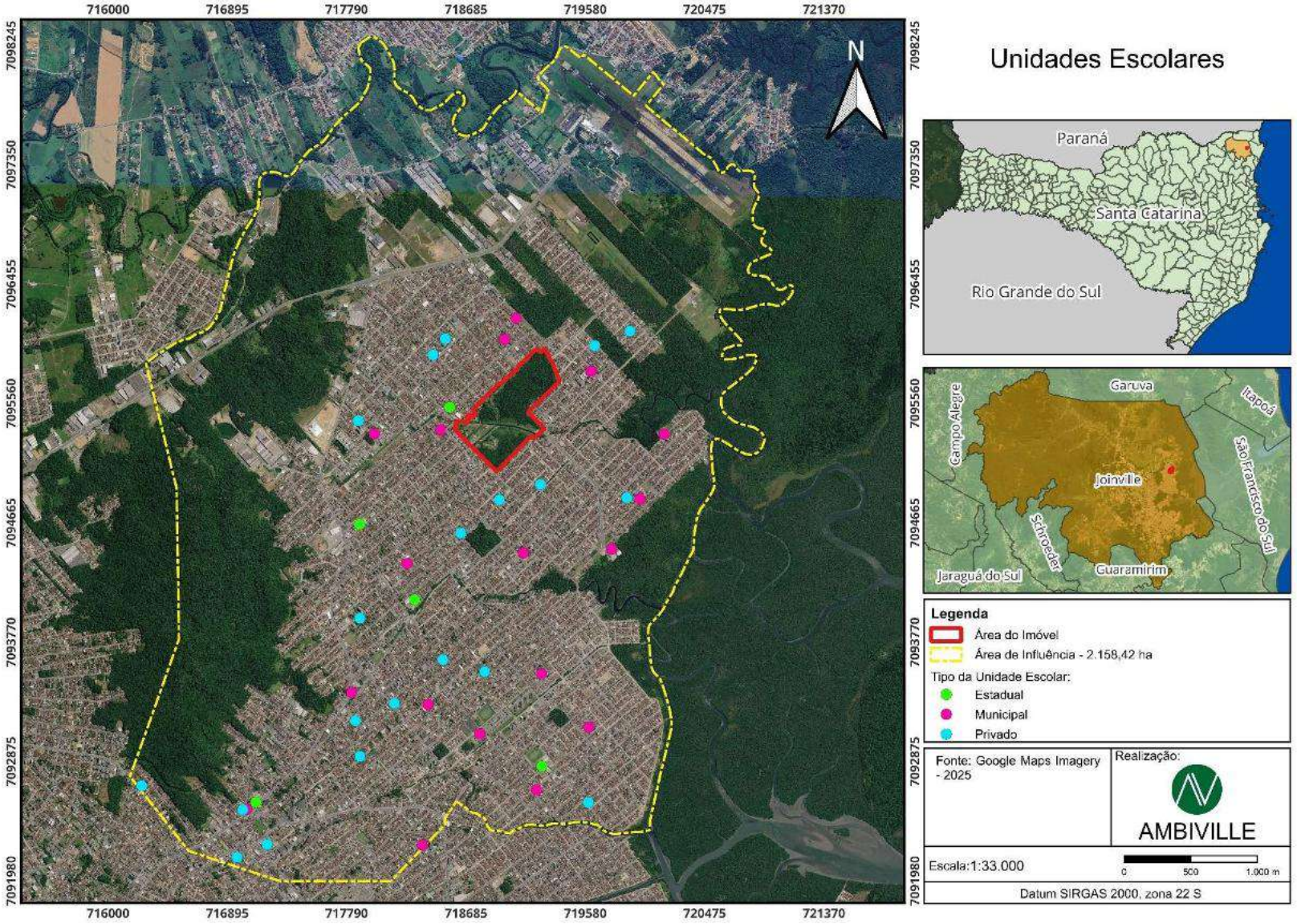


Figura 27: Mapa das Unidades Escolares.

Para empreendimentos residenciais, parecer do órgão responsável pela educação nº: 28869563/2026 - SED.UIN

Equipamentos localizados na área de influência do empreendimento

Nome da unidade	Tipo	Faixa etária	Capacidade atual	Vagas disponíveis	Demanda acrescida
CEI Fazendo Arte	Privado	0 - 3	92	x	1.202
CEI Namir Alfredo Zattar	Municipal	0 - 3	137	x	
		4 - 5	250		
CEI Fazendo Arte 2	Privado	0 - 3	73	x	
CEI Campos de Girassol	Privado	4 - 5	10	x	
CEI Odorico Fortunato	Municipal	0 - 3	152	x	
CEI Filhos de Davi	Privado	0 - 3	6	x	
		4 - 5	6		
CEI Crescer	Privado	0 - 3	49	x	
CEI José Francisco Vieira	Municipal	0 - 3	126	x	
		4 - 5	220		
CEI Doce Arco-íris	Privado	0 - 3	13	x	
CEI Aventuras de Criança	Municipal	0 - 3	62	x	
		4 - 5	93		
CEI Nosso Cantinho	Privado	0 - 3	42	x	
CEI Artes e Manhas	Privado	0 - 3	11	x	
		4 - 5	14		
CEI Arte e Vida	Municipal	0 - 3	114	x	
CEI Os Pequeninos	Privado	0 - 3	11	x	
CEI Castelo Branco	Municipal	0 - 3	85	x	
		4 - 5	184		
CEI Criança Feliz	Privado	0 - 3	38	x	
		4 - 5	45		
CEI Mundo Encantado	Privado	0 - 3	15	x	
		4 - 5	8		
CEI Pequeninos de Jesus	Privado	0 - 3	66	x	
CEI Mario Avancini	Municipal	0 - 3	46	x	
		4 - 5	206		
CEI Sonho de Criança	Privado	0 - 3	119	x	

CEI Amandos Finder	Municipal	0 - 3	134	x	1.202
		4 - 5	210		
CEI Professora Teresa Campregher Moreira	Municipal	0 - 3	111	x	
		4 - 5	204		
CEI Brincar e Aprender	Privado	0 - 3	49	x	
CEI Vila da Criança	Privado	0 - 3	65	x	
CEI Ciranda Cirandinha	Municipal	0 - 3	90	x	
		4 - 5	93		
CEI Tia Vera	Privado	0 - 3	68	x	
CEI Tia Sula	Privado	0 - 3	37	x	
		4 - 5	26		
CEI Tia Sula II	Privado	0 - 3	30	x	
		4 - 5	34		
CEI Vice-prefeito Ivan Rodrigues	Municipal	0 - 3	113	x	
CEI Sementinha	Municipal	0 - 3	48	x	
		4 - 5	144		
CEI Fazendinha	Privado	0 - 3	106	x	
Escola Municipal Senador Carlos Gomes de Oliveira	Municipal	6 - 10	473	x	2.492
		11 - 14	408		
Escola Municipal Vereador Curt Alvino Monich	Municipal	6 - 10	443	x	
		11 - 14	331		
Escola Municipal Professora Eladir Skibinski	Municipal	4 - 5	166	x	
		6 - 10	396		
		11 - 14	290		
Escola Municipal Prefeito Wittich Freitag	Municipal	4 - 5	94	x	
		6 - 10	497		
		11 - 14	311		
Escola Municipal Enfermeira Hilda Anna Krisch	Municipal	6 - 10	655	x	
		11 - 14	529		
Escola Municipal Professora Laura Andrade	Municipal	6 - 10	473	x	
		11 - 14	405		
		18 +	94		-
EEB Prof. João Rocha	Estadual	6 - 10	395	x	2.492
		11 - 14	277		
		15 - 17	515		1.271

EEB Prof. Jandira D'ávila	Estadual	6 - 10	354	x	2.492
		11 - 14	342		
		15 - 17	503		1.271
EEB Prof. Maria Amin Ghanem	Estadual	6 - 10	410	x	2.492
		11 - 14	332		
		15 - 17	523		1.271
EEB Dr. Georg Keller	Estadual	6 - 10	356	x	2.492
		11 - 14	223		
		15 - 17	421		1.271
EEB Eng. Annes Gualberto	Estadual	6 - 10	61	x	2.492
		11 - 14	216		
		15 - 17	556		1.271
Instituto Tecnológico Assessoritec	Privado	18 +	3.031	x	-

Para realizar o levantamento das unidades educacionais localizadas na área de influência do empreendimento foram avaliados os dados do Censo Escolar 2024, com pesquisa realizada no site "*https://qedu.org.br/*" (Qedu, 2026), onde é possível identificar o tipo de escola, faixa etária dos alunos atendidos e número de matrículas (considerado como "capacidade atual" para fins deste estudo).

Na Área de Influência (AI) foram identificadas 43 unidades de ensino, abrangendo diferentes níveis e modalidades educacionais. Desse total, 31 correspondem a Centros de Educação Infantil (CEIs), 5 a Escolas de Educação Básica (EEBs), 6 a Escolas Municipais e 1 a Instituto Tecnológico. Entre os CEIs, 19 são instituições privadas e 12 pertencem à rede municipal de ensino. O Instituto Tecnológico também possui caráter privado.

Com base nas informações levantadas sobre as unidades escolares existentes, verifica-se que a rede pública de educação presente na Área de Influência, composta por instituições municipais e estaduais, contempla todas as etapas da educação básica. Dessa forma, a população residente possui acesso a serviços educacionais que abrangem desde a educação infantil até o ensino médio, visto que a estrutura existente atende às demandas por creches e pré-escolas, ensino fundamental nos anos iniciais e finais, ensino médio e, ainda, às modalidades voltadas à Educação de Jovens e Adultos (EJA).

A estimativa para a demanda gerada pelo empreendimento para os ensinos infantil, fundamental e médio utilizou como base os dados presentes no documento "Joinville Bairro a Bairro", da Prefeitura Municipal de Joinville, publicado em 2026. De acordo com o referido documento, pessoas com idades de 0 e 4 anos representam 6,28% da população total do bairro, pessoas entre as idades de 5 a 14 anos representam 13,02% e pessoas entre as idades de 15 a 19 anos representam 6,64%. Utilizando a mesma base, a estimativa de acréscimo de pessoas para o ensino infantil (0-4 anos) é de 297 alunos na primeira fase, 352 alunos na segunda fase e 553 alunos na terceira fase, totalizando 1.202 alunos ao longo de 11 anos. Para o ensino

fundamental (5-14 anos) tem-se 616 alunos na primeira fase, 731 alunos na segunda fase e 1.145 alunos na terceira, sendo 2.492 alunos ao longo de 11 anos. No ensino médio (15-17 anos), a estimativa é de 314 alunos na primeira fase, 373 alunos na segunda fase e 584 alunos na terceira fase, totalizando 1.271 alunos ao longo de 11 anos.

Esta quantidade poderá ser absorvida por unidades públicas visto que o aumento da demanda, na situação mais crítica possível, será distribuída em um período de 11 anos. Como a OUC terá validade de 30 anos, espera-se que, na prática, esse acréscimo de demanda seja absorvido gradualmente ao longo de toda a vigência do instrumento urbanístico.

Ao observar as unidades escolares dentro de um raio de 500 metros da OUC, os centros educacionais infantis mais próximos são o CEI Aventuras de Criança (100 metros), CEI Nosso Cantinho (210 metros), CEI Namir Alfredo Zattar (280 metros), CEI Doce Arco-Iris (305 metros), CEI Fazendo Arte 2 (350 metros) e o CEI Campos de Girassol (500 metros). Por sua vez, as escolas mais próximas são a Escola de Educação Básica Prof.º João Rocha (140 metros), Escola Municipal Senador Carlos Gomes de Oliveira (220 metros) e a Escola Municipal Vereador Curt Alvino Monich (260 metros).

Apesar de não serem encontrados dados quanto às vagas disponíveis em cada unidade escolar, entende-se que o aumento da população poderá ser atendido por estas e outras unidades escolares disponíveis na região uma vez que a previsão do aumento será gradual, além de gerar responsabilidade pública para geração de mais vagas, se necessário.

O parecer emitido no dia 23/03/26 (Ofício SEI Nº 28869563/2026 - SED.UIN) indicou a necessidade de contrapartida para os impactos à educação: *"Considerando a estimativa de 1.600 crianças de 0-6 anos e 2.800 crianças de 7-14 anos para uma população total prevista de 19.143 moradores, a viabilização do referido equipamento público é indispensável. Diante da inexistência de lotes disponíveis no entorno imediato e considerando que o CEI Arte e Vida, localizado na região, não possui condições técnicas para ampliação de sua estrutura física atual, a contrapartida deverá prever o projeto de uma nova unidade no mesmo local. Este projeto deve contemplar a demolição da estrutura existente e o faseamento da obra, garantindo que o atendimento aos alunos seja mantido durante todo o processo de execução.".* A contrapartida deve contemplar a elaboração completa de projetos, documentos técnicos e aprovações e alvarás para a implantação de uma nova estrutura para o CEI Arte e Vida, que se encontra localizado a 650 metros da OUC.

Quanto às solicitações apresentadas no parecer técnico, os pontos levantados serão avaliados e discutidos posteriormente em reunião com a Secretaria da Educação.

3.3.2 SAÚDE

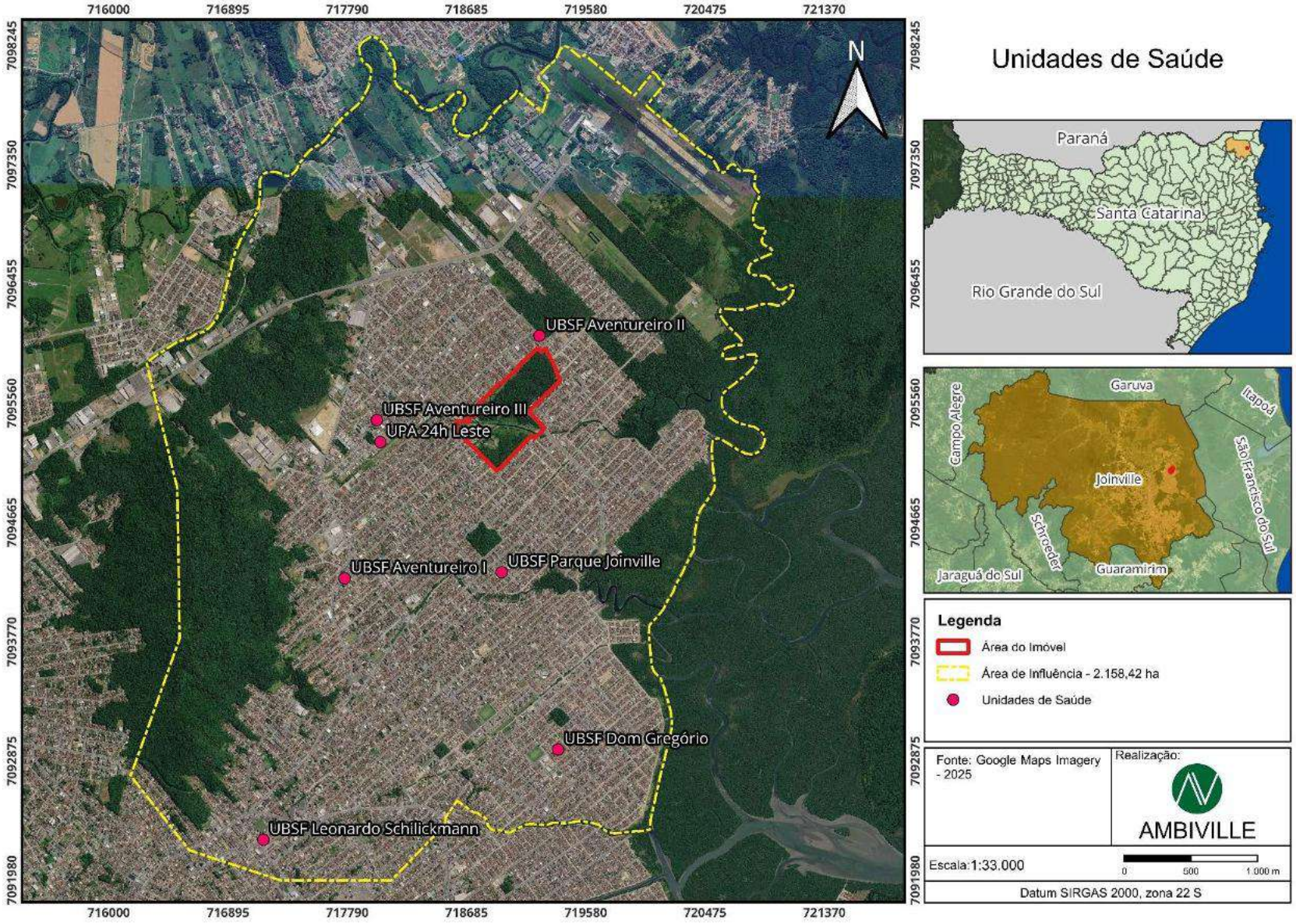


Figura 28: Mapa das Unidades Básicas de Saúde.

Para empreendimentos residenciais, parecer do órgão responsável pela saúde nº: 29536054/2026 - SES.UPO

Equipamentos localizados na área de influência do empreendimento

Nome da unidade	Tipo	Capacidade atual	Demanda acrescida
UBSF Aventureiro I	Municipal	10.500	19.143
UBSF Aventureiro II	Municipal	17.500	
UBSF Aventureiro III	Municipal	10.500	
UBSF Parque Joinville	Municipal	17.500	
UBSF Dom Gregório	Municipal	17.500	
UBSF Leonardo Schilickmann	Municipal	17.500	
UPA 24h Leste	Municipal	-	-

Na Área de Influência (AI) do empreendimento foram encontradas 7 unidades públicas de saúde. As Unidades Básicas de Saúde da Família na AI são: UBSF Aventureiro II (100 metros), UBSF Aventureiro III (590 metros), UBSF Parque Joinville (770 metros), UBSF Aventureiro I (1.370 metros), UBSF Dom Gregório (2.140 metros) e UBSF Leonardo Schilickmann (3.260 metros). Uma das unidades de saúde encontradas na AI é uma Unidade de Pronto Atendimento, a UPA 24h Leste (560 metros).

Para determinação da capacidade atual de cada unidade básica de saúde, foi utilizado a recomendação da Política Nacional de Atenção Básica (PNAB) existente. Para cada equipe de saúde da família existente nas UBSF's, é recomendado o atendimento de até 3.500 pessoas. Desse modo, foi verificado a quantidade de equipes de saúde da família em cada UBSF. A UBSF Aventureiro I e a UBSF Aventureiro III possuem 3 equipes de saúde da família, tendo uma capacidade de 10.500 pessoas cada. A UBSF Aventureiro II, UBSF Parque Joinville, UBSF Dom Gregório e UBSF Leonardo Schilickmann possuem 5 equipes, tendo uma capacidade de 17.500 pessoas cada.

O parecer emitido no dia 20/05/2026 (Ofício SEI Nº 29536054/2026 - SES.UPO) informa a situação de usuários cadastrados das Unidades de Saúde que abrangem a OUC, sendo as UBSF's Aventureiro I, Aventureiro II, Aventureiro III e Parque Joinville. É verificado que todas as unidades mencionadas se encontram próximo ou superior a capacidade de atendimento recomendada. Entre as unidades, as que se encontram significativamente comprometidas são a UBSF Aventureiro I, UBSF Aventureiro III e UBSF Parque Joinville. Dessa forma, foram solicitadas medidas mitigadoras destinadas a compensar os impactos decorrentes do incremento populacional previsto: *"Considerando a escassez de imóveis públicos na região com dimensões adequadas para implantação de uma nova unidade de saúde, sugere-se, como medida mitigadora, a disponibilização ao Poder Público de área com aproximadamente 3.000 m² destinada à futura construção de uma nova Unidade Básica de Saúde, ou, alternativamente, a elaboração de todos os projetos executivos necessários para ampliação das UBSFs Aventureiro II e Aventureiro III."*

Quanto às solicitações apresentadas no parecer técnico, os pontos levantados serão avaliados e discutidos posteriormente em reunião com a Secretaria da Saúde.

3.3.3 LAZER

Equipamentos localizados na área de influência do empreendimento			
Nome da unidade	Tipo	Utilização atual	Demanda acrescida
Praça Francieli Pavoski	Municipal	x	19.143
Passeio Público Aventureiro	Municipal	x	
Parque Sambaqui Guaíra	Municipal	x	
Praça Osmar E. Heck	Municipal	x	
Praça Santos Dumont	Municipal	x	
Área de Lazer Aventureiro	Municipal	x	
Praça Antônio Reinert	Municipal	x	
Praça Mario V. Muraro	Municipal	x	
Praça Iririú	Municipal	x	
Área de Lazer Tuiuti	Municipal	x	
Praça Padre Valente Simeoni	Municipal	x	
Praça Mãe Peregrina	Municipal	x	
Praça São João Batista	Municipal	x	
Área de Lazer Guaíra	Municipal	x	

Utilizando-se das informações contidas no documento “Joinville Bairro a Bairro” (2026), foram localizados 14 locais de lazer municipal nos bairros Aventureiro, Iririú e Jardim Iririú inseridos dentro da Área de Influência. Por serem locais conhecidos e utilizados pela população municipal como um todo, independendo do local de moradia, não foi estimada qual a utilização atual.

Para todas as unidades a demanda acrescida é de 19.143 pessoas, considerando todos os moradores como potenciais usuários.

Deve-se destacar que a OUC prevê a implantação do Parque Chácara Aventureiro, um espaço público destinado ao lazer, recreação, prática e convivência comunitária. O parque contará com aproximadamente 31.000 m² de áreas verdes, constituindo-se como importante equipamento urbano para a população local e para os futuros moradores da região. O projeto contempla infraestrutura diversificada voltada ao uso público, incluindo pistas de caminhada, ciclovias, quadras esportivas, pistas de skate, parques infantis e

áreas de contemplação e permanência. Trata-se de uma transformação urbana de grande impacto não apenas para o bairro, mas para toda a cidade. Joinville é historicamente marcada por um déficit de áreas públicas de lazer e espaços verdes estruturados, especialmente em bairros populosos e de alta densidade, como o Aventureiro. A título comparativo, todo o bairro conta hoje com 11 praças, que somadas representam aproximadamente 11.700m². Ou seja, um único equipamento ofertado pela OUC aproximadamente triplica a oferta atual de áreas públicas de lazer na região, reposicionando o bairro no mapa de qualidade urbana da cidade. As figuras a seguir apresentam a concepção do parque.



Figura 29: Imagens Ilustrativas de concepção do parque – passeios, ciclovias e arborização.



Figura 30: Imagens Ilustrativas de concepção do parque – parque infantil.



Figura 31: Imagens Ilustrativas de concepção do parque – quadras esportivas.



Figura 32: Imagens Ilustrativas de concepção do parque – pistas de skate.

Considerando a população prevista e as áreas de lazer que serão implantadas, não há evidências de que haverá saturação das áreas de lazer existentes. Pode-se afirmar, ainda, que o incremento populacional representa um impacto positivo às áreas de lazer, aumentando o número de usuários e garantindo a manutenção das áreas citadas.

Deste modo, não são previstas medidas de prevenção.

3.3.4 OUTROS EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

Na AIE não foram encontrados outros equipamentos comunitários.

3.4 EQUIPAMENTOS URBANOS

3.4.1 PAVIMENTAÇÃO

Parecer do órgão responsável pela pavimentação nº: 28257664

Para a análise das condições da pavimentação no entorno do imóvel, foram avaliados os trechos das ruas ao redor do empreendimento que dão acesso ao empreendimento. As vias observadas se encontram

predominantemente pavimentadas, em sua maioria com pavimentação asfáltica, resultando em melhor fluidez no trânsito e maior eficiência logística.

Entre as vias analisadas, destacam-se a Rua Emílio Landmann, Rua Arara, Rua Pedro Silvestre, Avenida Miguel Alves Castanha, Rua Maria Regina Klock Russi, Rua Emília Silva Denk, Rua Valdemar Medeiros e Rua Antônio Jorge Cecyn, por estarem diretamente relacionadas às intervenções previstas no sistema viário da OUC. Essas vias integrarão as alterações propostas para o plano viário municipal existente, bem como as intervenções previstas que têm como objetivo adequar o arranjo viário às condições atuais do entorno e assegurar a continuidade funcional da malha, fazendo a integração com os novos empreendimentos e os existentes (Figura 33).



Figura 33: Plano viário municipal (em branco) e alterações propostas no plano viário (em rosa).

Desse modo, a análise foi realizada considerando os trechos entre a área do empreendimento e o cruzamento da via com outra via principal, a partir do qual se considera que o fluxo de veículos possa se distribuir pela malha viária do entorno. Com base nos registros fotográficos, verificou-se que a Rua Emílio Landmann, no trecho compreendido entre o empreendimento e a Rua Prado, encontra-se pavimentada com

blocos intertravados (Figura 34), enquanto o segmento entre a Rua Prado e a Rua Tuiuti apresenta pavimentação asfáltica em toda a sua extensão (Figura 35). A via se encontra em boas condições de uso e conservação, tendo sido observados alguns remendos em sua extensão (Figura 36), porém em boas condições e sem comprometer a segurança dos motoristas e a sua utilização.



Figura 34: Rua Emilio Landmann, próximo ao perímetro da OUC.



Figura 35: Rua Emilio Landmann, entre Rua Prado e Rua Tuiuti.



Figura 36: Remendos na Rua Emilio Landmann, entre Rua Prado e Rua Tuiuti.

A Rua Arara apresenta características semelhantes às observadas na Rua Emílio Landmann, com pavimentação em blocos intertravados no trecho até a Rua Prado e revestimento asfáltico no segmento até a Rua Tuiuti. Entretanto, neste último trecho, observa-se a presença de diversos remendos ao longo da pista, indicando maior desgaste do pavimento, embora sem comprometer a trafegabilidade da via (Figura 37 a Figura 39). Por sua vez, a Rua Prado e a Rua Tuiuti, que atuam como eixo de conexão entre diversas vias do entorno da OUC, apresentam revestimento asfáltico em condições adequados de uso e circulação (Figura 40 e Figura 41).



Figura 37: Rua Arara, próximo ao empreendimento.



Figura 38: Rua Arara, entre Rua Prado e Rua Tuiuti.



Figura 39: Remendos na Rua Arara, entre Rua Prado e Rua Tuiuti.



Figura 40: Interseção da Rua Prado com a Rua Emilio Landmann.



Figura 41: Interseção da Rua Arara com a Rua Tuiuti.

A Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho, conforme constatado por meio da análise dos registros fotográficos e das vistorias realizadas em campo, encontra-se sem pavimentação no segmento entre o empreendimento e a Rua Alois Finder (Figura 42 e Figura 43). A partir desse ponto, até a Rua Attilio Domingos Sdrigotti, a via apresenta pavimentação com blocos intertravados, que se encontra em boas condições de uso (Figura 44). Por sua vez, a Rua Dilma Virgilina Garcia e a Rua Attilio Domingos Sdrigotti (Figura 47), são importantes na função de distribuição dos fluxos de veículos provenientes de vias como a Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho, contribuindo para a dispersão do tráfego na malha viária do entorno. Ambas apresentam pavimentação com revestimento asfáltico, em condições gerais aceitáveis de uso, embora tenham sido identificadas algumas patologias no pavimento da Rua Dilma Virgilina Garcia. Entre as manifestações observadas, destacam-se trincas interligadas, desgaste superficial, remendos localizados e buracos pontuais (Figura 45 e Figura 46).



Figura 42: Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho, próximo ao empreendimento.



Figura 43: Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho, entre a Rua Dilma Virgilina Garcia e a Rua Alois Finder.



Figura 44: Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho, entre a Rua Alois Finder e a Rua Attilio Domingos.



Figura 45: Patologias na Rua Dilma Virgilina Garcia.



Figura 46: Buraco na Rua Dilma Virgilina Garcia.



Figura 47: Interseção da Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho e a Rua Attilio Domingos Sdrigotti.

A Avenida Miguel Alves Castanha encontra-se sem pavimentação no trecho próximo ao empreendimento, até o cruzamento com a Rua Dilma Virgilina Garcia (Figura 48). A partir desse ponto, a via apresenta revestimento asfáltico ao longo de sua extensão. De modo geral, a via apresenta condições adequadas para

o deslocamento de veículos, sem comprometer a trafegabilidade, mantendo a ligação entre as vias locais da região. Entretanto, foram identificadas algumas patologias no pavimento, evidenciando sinais de desgaste, como remendos, trincas e outros defeitos superficiais (Figura 49 e Figura 50).



Figura 48: Avenida Miguel Alves Castanha, próximo ao empreendimento.



Figura 49: Defeitos superficiais na Avenida Miguel Alves Castanha.



Figura 50: Patologias na Avenida Miguel Alves Castanha.

A Rua Maria Regina Klock Russi possui previsão de duplicação viária, sendo possível observar que a via já contempla espaço necessário e canteiro central para a implantação da segunda pista. Entretanto, atualmente apenas um dos lados da via encontra-se implantado e em operação, enquanto o outro permanece sem infraestrutura viária executada até a Rua Rio do Ferro, sendo esse o final de sua extensão. A pista atualmente utilizada apresenta pavimentação asfáltica e permanece em configuração de pista simples (Figura 51 e Figura 52). Além disso, no trecho compreendido entre o empreendimento e a interseção com a Rua Mauro Bley do Nascimento, observa-se a ausência de pavimentação em toda a largura da via (Figura 53 e Figura 54).



Figura 51: Rua Maria Regina Klock Russi, entre a Rua Mauro Bley do Nascimento e a Rua Rio do Ferro.



Figura 52: Rua Maria Regina Klock Russi, próximo ao cruzamento com a Rua Rio do Ferro.



Figura 53: Rua Maria Regina Klock Russi, trecho próximo a OUC sem pavimentação.



Figura 54: Rua Maria Regina Klock Russi, próximo a OUC.

A Rua Emília Silva Denk encontra-se com pavimentação asfáltica em toda a sua extensão. No trecho localizado próximo ao empreendimento, a via apresenta situação aceitável de trafegabilidade, com manifestações pontuais de desgaste superficial (Figura 55) e com a presença de algumas caixas na pista que não foi executada de forma satisfatória, resultando em descontinuidades na superfície da via (Figura

56). No restante de sua extensão, a via apresenta boas condições de uso e conservação, mantendo o bom estado do revestimento até seu término, onde se conecta a um dos ramos de acesso à Avenida Santos Dumont (Figura 57 e Figura 58).



Figura 55: Rua Emília Silva Denk - manifestação de desgaste superficial.



Figura 56: Rua Emília Silva Denk - caixa existente na via.



Figura 57: Rua Emília Silva Denk, entre a Rua Jacupiranga e o acesso da Avenida Santos Dumont.



Figura 58: Rua Emília Silva Denk, interseção com o acesso da Avenida Santos Dumont.

A Rua Valdemar Medeiros possui pavimentação asfáltica em toda a sua extensão, apresentando boas condições de conservação e possuindo, de forma pontual, caixas em sua via que geram descontinuidades na superfície do pavimento (Figura 59). No trecho da via próximo ao empreendimento, ela se conecta na Rua Servidor Andomar Schramm, que atualmente não possui pavimentação, observando-se a transição de

uma rua pavimentada para outra com revestimento primário (Figura 60). Já ao longo de sua extensão em sentido a Avenida Santos Dumont se mantém com pavimentação asfáltica em boas condições de trafegabilidade (Figura 61), tendo o seu final em uma rua sem saída, sem acesso à Avenida (Figura 62).



Figura 59: Interseção da Rua Jacupiranga com a Rua Valdemar Medeiros.



Figura 60: Interseção da Rua Valdemar Medeiros com a Rua Servidor Andomar Schramm.



Figura 61: Rua Valdemar Medeiros, entre a Rua Jacupiranga e a Rua Juvenil.



Figura 62: Rua Valdemar Medeiros, término da rua próximo à Avenida Santos Dumont.

A Rua Antônio Jorge Cecyn apresenta pavimentação em toda a sua extensão, desde a conexão com a Rua Pica-Pau até a Rua Tuiuti (Figura 63 e Figura 64). De modo geral, a via encontra-se em boas condições de uso e conservação, com o revestimento asfáltico apresentando poucos pontos com patologias aparentes,

principalmente trincas e remendos localizados, que indicam sinais pontuais de desgaste, sem comprometer sua utilização (Figura 65).



Figura 63: Rua Antônio Jorge Cecyn, conexão com a Rua Pica-Pau.



Figura 64: Rua Antônio Jorge Cecyn, interseção com a Rua Tuiuti.



Figura 65: Patologias na Rua Antônio Jorge Cecyn.

As vias analisadas e apresentadas são representativas das condições observadas na malha viária existente no entorno da OUC. De modo geral, verifica-se a presença de diferentes tipos de revestimento, incluindo pavimentação asfáltica, pavimentação em blocos intertravados e vias com revestimento primário, demonstrando os distintos níveis da consolidação viária da região. Em relação à qualidade dos pavimentos, embora tenham sido identificadas algumas manifestações patológicas de forma pontual, como desgastes superficiais, trincas, remendos, buracos e descontinuidades, a maior parte das vias avaliadas apresenta condições adequadas de conservação e trafegabilidade. Abaixo é apresentado um resumo da condição atual das vias que serão conectadas ao plano viário proposto.

Tabela 2: Diagnóstico de pavimentação das vias.

Nome da via	Trecho	Tipo	Condição	Recomendação
Rua Emílio Landmann	Empreendimento – Rua Prado	Bloco Intertravado	Boa	-
	Rua Prado – Rua Tuiuti	Asfalto	Adequada	-
Rua Arara	Empreendimento – Rua Prado	Sem pavimentação	Ruim	Pavimentar
	Rua Prado – Rua Tuiuti	Asfalto	Regular	Manutenção
Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho	Empreendimento – Rua Alois Finder	Sem pavimentação	Ruim	Pavimentar
	Rua Alois Finder – Rua Attilio D.S	Bloco Intertravado	Boa	-
Avenida Miguel Alves Castanha	Empreendimento – Rua Dilma V.G	Sem pavimentação	Ruim	Pavimentar
	Rua Dilma V.G – Rua Attilio D.S	Asfalto	Regular	Manutenção
Rua Maria Regina Klock Russi	Empreendimento – Rua Mauro B.N	Sem pavimentação	Ruim	Pavimentar
	Rua Mauro B.N – Rua Rio do Ferro	Metade sem pavimentação e metade asfaltado	Ruim	Pavimentar
			Adequada	-

Rua Emília Silva Denk	Empreendimento – Avenida Santos D.	Asfalto	Adequada	Nivelamentos pontuais
Rua Valdemar Medeiros	Empreendimento – Avenida Santos D.	Asfalto	Adequada	Nivelamentos pontuais
Rua Antônio Jorge Cecyn	Rua Pica-Pau – Rua Tuiuti	Asfalto	Adequada	-

Com relação às calçadas, verifica-se que o perímetro da OUC atualmente possui infraestrutura limitada para a circulação de pedestres. Essa condição decorre da configuração viária existente, uma vez que há poucos trechos de vias paralelas confrontando com o perímetro do empreendimento. A maior parte das ruas do entorno são perpendiculares à área da OUC, tendo o seu término nos limites do empreendimento.

A implantação da OUC contempla não somente a execução das melhorias previstas no plano viário, mas também a implantação completa dos passeios públicos ao longo das novas vias e dos trechos de integração com a malha urbana existente. Essas intervenções contribuirão para uma maior conectividade entre as diversas regiões do bairro, favorecendo deslocamentos a pé e promovendo maior integração urbana (Figura 66 e Figura 67).



Figura 66: Imagem ilustrativa da implantação da via do plano viário com calçadas.



Figura 67: Imagem ilustrativa das calçadas previstas na OUC.

Nos demais trechos analisados próximos ao empreendimento, observa-se uma variação significativa no padrão de acabamento e conservação das calçadas, uma vez que sua implantação e manutenção são de responsabilidade dos respectivos proprietários dos imóveis. Essa condição resulta em diferentes tipos de acabamento, materiais e níveis de acessibilidade ao longo das vias.

A partir dos registros fotográficos e das vitorias de campo, foram identificados trechos com calçadas executadas em concreto, com blocos intertravados com piso tátil e áreas sem qualquer tipo de revestimento ou passeio definido. Da mesma forma, o estado de conservação apresenta grande variabilidade, sendo observados calçadas em boas condições de manutenção, bem como trechos com crescimento de vegetação, desgaste superficial e necessidade de reparos. Além disso, foram identificados pontos com a presença de obstáculos na faixa de circulação, tais como postes, vegetação, mobiliário urbano e outros elementos que reduzem a largura útil dos passeios e dificultam o deslocamento dos pedestres (Figura 68 a Figura 81).



Figura 68: Interseção da Rua Emilio Landmann com a Rua Prado.

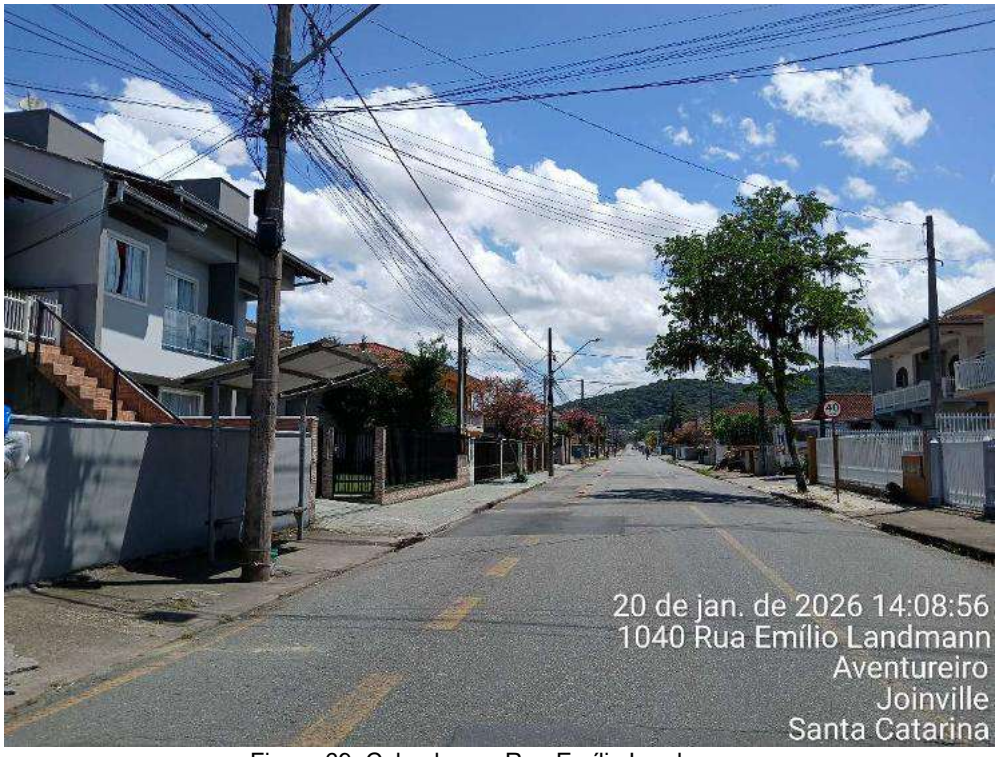


Figura 69: Calçadas na Rua Emílio Landmann.



Figura 70: Estado de conservação das calçadas na Rua Arara.



Figura 71: Calçadas na Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho.



Figura 72: Calçadas na Rua Attilio Domingos Sdrigotti.



Figura 73: Calçadas na Avenida Miguel Alves Castanha.



Figura 74: Ausência de calçadas na confrontação da Rua Dilma Virgilina Garcia e o perímetro da OUC.



Figura 75: Calçadas na Rua Ibrahim Sued.



Figura 76: Calçadas na interseção da Rua Maria Regina Klock Russi com a Rua Mauro Bley do Nascimento.



Figura 77: Calçadas na interseção da Rua Alvacir José de Paula com a Rua Jacupiranga.



Figura 78: Calçadas na Rua Theonesto Westrupp.



Figura 79: Calçadas na Rua Valdemar Medeiros.



Figura 80: Calçadas na Rua Realcy Silveira.



Figura 81: Calçadas na interseção da Rua Habib Farah com a Rua Jacupiranga.

O empreendimento proposto não deverá ocasionar impactos significativos sobre a pavimentação da via pública adjacente, considerando principalmente a natureza do uso predominante (residencial), as características do tráfego gerado e o contexto urbano em que está inserido. A OUC prevê a ocupação do solo como misto (residencial e comercial/serviços), cujo fluxo veicular associado é composto

majoritariamente por veículos leves de uso particular, relacionados às atividades cotidianas dos moradores e consumidores, como deslocamentos para trabalho, estudo e atividades comerciais. Diferentemente de empreendimentos industriais, logísticos ou comerciais de grande porte, não há previsão de circulação frequente de veículos pesados que possam provocar solicitações estruturais mais severas sobre o pavimento.

Conclui-se que, referente à pavimentação, a circulação prevista de veículos leves e pedestres não comprometerá a integridade estrutural do pavimento existente. Ainda, visto que a OUC executará o plano viário, ocorrerá maior conectividade entre o bairro, com melhor distribuição do tráfego. Com relação às calçadas, destaca-se que será realizada a sua execução e manutenção de acordo com os padrões exigidos pela legislação municipal vigente, assegurando acessibilidade, manutenção contínua, limpeza e eventuais reparos estruturais, quando necessários.

O Parecer Técnico SEI n° 28257664 emitido pela Secretaria de Infraestrutura Urbana – SEINFRA, solicitou a apresentação de documentos complementares destinada à comprovação da regularidade do imóvel objeto da OUC. As informações e documentos requeridos já foram protocolados e encaminhados ao órgão competente em resposta ao referido parecer. Até o momento da elaboração deste estudo, o processo encontra-se em análise pela SEINFRA, permanecendo pendente a emissão do parecer técnico conclusivo acerca da pavimentação relacionada à implantação do empreendimento.

3.4.2 DRENAGEM PLUVIAL

Parecer do órgão responsável pela drenagem nº: 29875251/2026 - SEINFRA.UND
Conforme informações disponibilizadas pelo SIMGeo (2026), o imóvel encontra-se parcialmente inserido na mancha de inundação. Nesse contexto, está previsto o atendimento ao Decreto n° 62.543/2024 durante o Licenciamento Ambiental, com implantação de mecanismos de mitigação de inundação considerando a área de intervenção da infraestrutura que será entregue pelo empreendedor ao município. No perímetro da OUC encontra-se o Rio do Ferro, um rio importante para a Bacia Hidrográfica Vertente Leste. O local do empreendimento ainda conta com corpos d'água, valas abertas de drenagem e nascentes, possuindo áreas de FNE (Faixa Não Edificável) de 5 e 15 metros na porção mais ao Sul da gleba e APP (Área de Preservação Ambiental) de 30 e 50 metros na região Nordeste.



Figura 82: Vala existente na área do empreendimento, final da Rua Arara.



Figura 83: Vala existente na área do empreendimento, final da Rua Hilário Teixeira.

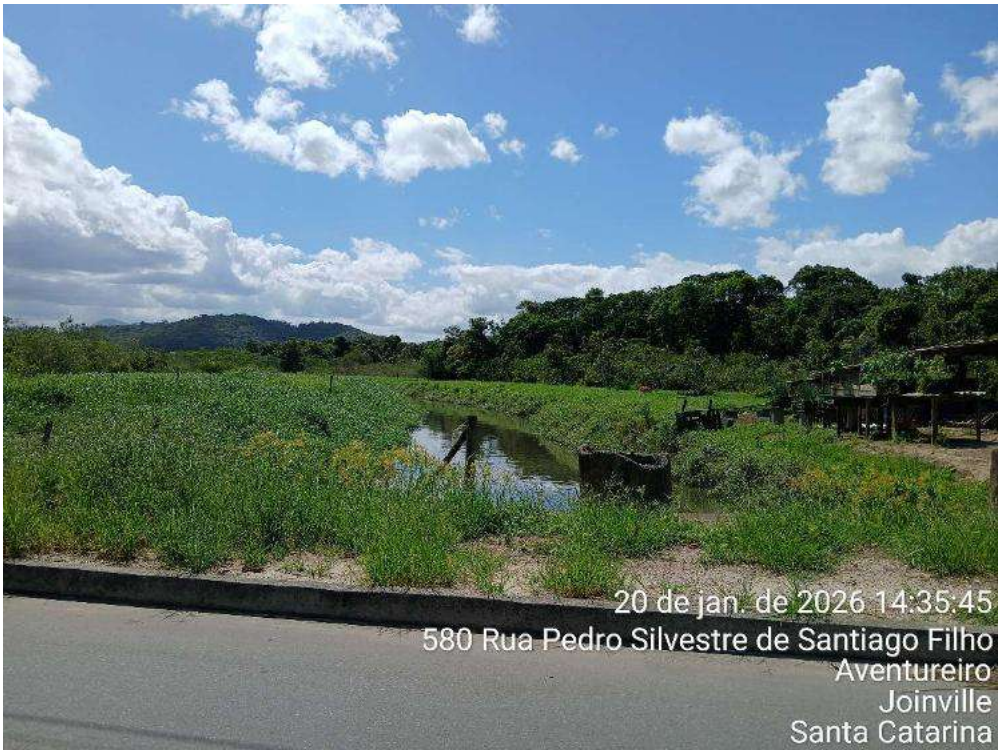


Figura 84: Rio do Ferro dentro da área do empreendimento, na Rua Dilma Virgilina Garcia próximo à Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho.



Figura 85: Corpo hídrico existente que se conecta ao Rio do Ferro, no final da Rua Padre Valente Simeoni.

No entorno do lote em estudo, nota-se grande urbanização e crescimento de novas edificações, resultando em maior área impermeabilizada do uso do solo. Analisando o entorno foram observados diversos dispositivos de captação de águas pluviais, como bocas de lobo. De modo geral, os elementos observados apresentam condições adequadas de conservação e funcionamento. Entretanto, foram verificadas algumas

ocorrências pontuais que destoam desse cenário, relacionadas à necessidade de manutenção ou limpeza dos dispositivos, sem representar, de forma geral, as condições predominantes da drenagem existente na área próxima a OUC.



Figura 86: Boca de lobo assoreada na interseção da Rua Emilio Landmann com a Rua Prado.



Figura 87: Bocas de lobo na Rua Dilma Virgilina Garcia, próximo a interseção com a Rua Renato César de Oliveira.



Figura 88: Boca de lobo próximo ao Rio do Ferro na Rua Dilma Virgilina Garcia.



Figura 89: Boca de lobo quebrada na Rua Ivani Ribeiro.



Figura 90: Bocas de lobo na interseção da Rua Marciel de Oliveira Cercal com a Rua Maria Regina Klock Russi.



Figura 91: Boca de lobo na Rua Jacupiranga com a Rua Jacob Forbice.



Figura 92: Boca de lobo na Rua Jacupiranga na interseção com a Rua Realcy Silveira.

Com a implantação da OUC, está prevista a execução da infraestrutura das novas vias, incluindo a implantação do sistema de drenagem pluvial composto por tubulações, caixas de passagem, bocas de lobo e vertedouros de concreto armado. O sistema foi concebido para atender às demandas geradas pela urbanização de área referente as vias a serem implantadas. As valas de drenagem atualmente existentes na área de estudo serão incorporadas pelo empreendimento, visto a previsão de ruas a serem implantadas em cima das valas. Conforme demonstrado em laudo hidrológico, a substituição desses canais abertos por estruturas de drenagem adequadamente dimensionadas permitirá o transporte de volumes maiores de água com maior velocidade, acomodando as vazões existentes com menor risco de extravasamento.

A Unidade de Drenagem da SEINFRA emitiu três Ofícios contendo solicitações de informações complementares e esclarecimentos acerca das soluções propostas. Todas as manifestações foram devidamente respondidas e os documentos requeridos apresentados. Por fim, a Secretaria emitiu o Parecer Técnico, em que conclui que o empreendimento "*causará impactos significativos no regime hidrológico local, devido principalmente pela impermeabilização do solo*". O Parecer condiciona a viabilidade do empreendimento à apresentação do projeto da infraestrutura de todas as vias da OUC, para análise e aprovação, execução do sistema de drenagem das vias, devendo anteceder a implantação de qualquer empreendimento na área, implantação de mecanismos de mitigação, respeitando às diretrizes do PDD e do Decreto nº 62.543/2024, e apresentação do estudo hidrodinâmico/hidrológico do Rio do Ferro e os corpos d'água que o integram, comparando pré e pós empreendimento e prevenção das cheias e inundações. O empreendedor está ciente da complexidade do tema e de suas obrigações e declara que todas essas questões serão devidamente ponderadas e aprovadas no âmbito do Licenciamento Ambiental.

3.4.3 ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Parecer do órgão responsável pela iluminação pública nº: 28567792/2026 - SEINFRA.UIP
Durante visita técnica realizada ao entorno da OUC, constatou-se que as vias adjacentes aos imóveis contam com sistema de iluminação pública em toda a sua extensão, o que assegura condições adequadas de visibilidade e segurança no período noturno. Observou-se que os pontos de iluminação se encontram, em geral, dispostos em um dos lados das vias, com exceção da Avenida Miguel Alves Castanha e da Rua Maria Regina Klock Russi que possuem o dispositivo localizado no canteiro central da via. A Unidade de Iluminação Pública da SEINFRA emitiu parecer informando não haver óbices à instalação do empreendimento, desde que não haja alteração do aspecto geométrico da via.



Figura 93: Iluminação Pública, na Rua Prado.



Figura 94: Iluminação Pública, na Rua Dilma Virgilina Garcia.



Figura 95: Iluminação Pública, na Avenida Miguel Alves Castanha.



Figura 96: Iluminação Pública, Rua Maria Regina Klock Russi.



Figura 97: Iluminação Pública, Rua Jacupiranga.

Como forma de garantir a iluminação pública e melhorar a segurança dos futuros moradores e transeuntes, o empreendedor irá executar toda a iluminação nas vias propostas na OUC. Não são previstas outras medidas de prevenção.

3.4.4 REDE DE ENERGIA ELÉTRICA

Parecer da concessionária de energia nº: 8065828572
O fornecimento de energia elétrica no município de Joinville é realizado pela concessionária Centrais Elétricas de Santa Catarina – CELESC, responsável pelo atendimento da região onde se insere o empreendimento. Em relação à demanda acrescida, o empreendimento de uso misto fará uso da energia elétrica para suprir necessidades básicas do cotidiano de residências e comércios. A demanda total estimada para a OUC é de 7.500,00 kW. De acordo com parecer técnico emitido pela CELESC, há viabilidade técnica para o atendimento do empreendimento. Porém, há condicionantes para o fornecimento definitivo de atendimento das exigências estabelecidas pela ANEEL, pelas normas técnicas vigentes da CELESC e pelos órgãos ambientais competentes. Além disso, fica condicionado a execução de obras de grande porte na rede de distribuição de energia. A obra de construção de um novo alimentador interligando a subestação Joinville Iririú ao empreendimento, com uma extensão aproximada de 5 km, terá o seu desenvolvimento e dimensionamento avaliados e confirmados durante a fase de licenciamento e aprovação dos projetos junto à concessionária de energia elétrica e aos demais órgãos competentes. Diante do exposto, conclui-se que não se fazem necessárias medidas adicionais de mitigação ou compensação relacionadas ao fornecimento de energia elétrica, sendo necessário, porém, atender às solicitações da CELESC no momento oportuno.

3.4.5 ABASTECIMENTO DE ÁGUA

Parecer da concessionária de água nº: –
Para a OUC, com uma estimativa de 7.090 unidades habitacionais e 19.143 moradores, estima-se para abastecimento de água, considerando o parâmetro adotado pela CAJ de 180 litros de consumo diário por habitante, projeta-se uma demanda adicional de até 3.445,74 m³ por dia. O consumo será destinado a usos residenciais típicos, como higienização de roupas, preparo de alimentos, utilização de sanitários, entre outras atividades cotidianas, além do uso nas unidades destinadas a comércios e serviços. Devido às etapas da OUC envolverem um aumento populacional gradual diluído ao longo de 30 anos, bem como à falta de precisão para a estimativa da população comercial/serviços - que dependerá dos futuros empreendedores -, não houve solicitação de viabilidade técnica do abastecimento de água, sendo esse parecer destinado à etapa de Licenciamento Ambiental, quando houver precisão sobre o número e tipologia de unidades de cada empreendimento, sendo possível, então, fornecer as informações necessárias à concessionária para correta análise da viabilidade.

3.4.6 ESGOTAMENTO SANITÁRIO

Parecer da concessionária de esgoto nº: –
Estima-se para o sistema de coleta de esgoto sanitário da OUC uma população residencial de aproximadamente 19.143 moradores. Tendo uma demanda diária de 3.445,74 m³ de água por dia, parâmetro adotado pela CAJ, estima-se que 80% do volume de água consumido seja do esgotamento sanitário, resultando em 2.756,59 m³ por dia. O tratamento dos efluentes sanitários gerados pelos futuros empreendimento previstos na OUC será avaliado de forma específica durante a etapa de Licenciamento Ambiental, motivo pelo qual não foi solicitada viabilidade técnica no momento deste EIV que aprova apenas as obras de contrapartida da OUC. Nas análises e aprovações específicas futuras, deverão ser definidos os sistemas de tratamento e disposição final dos efluentes, considerando as características de cada empreendimento e demanda gerada.

3.4.7 COLETA DE RESÍDUOS

Parecer do órgão responsável pela coleta de resíduos nº: 29334927 e 29312209 - SEINFRA.ULU
A região em que o imóvel está localizado é englobado pela rede de coleta de resíduos através dos serviços da Ambiental Limpeza Urbana e Saneamento LTDA., empresa responsável pela coleta e destinação final dos resíduos do Município de Joinville. A área abrangida pela OUC Chácara Aventureiro está incluída no roteiro de coleta de resíduos domiciliares, sendo atendida pelos serviços de coleta em diferentes setores do entorno do empreendimento. Nas proximidades das vias Rua Dilma Virgilina Garcia, Rua Maria Regina Klock Russi e Rua Costinha, a coleta de resíduos domiciliares ocorre às segundas, quartas e sextas-feiras, no período matutino, entre 05:00 e 13:20 horas. Para essas vias a coleta de resíduos recicláveis é realizada aos sábados entre 06:00 e 14:20 horas. Já nas proximidades das vias Rua Emílio Landmann, Rua Pica Pau, Rua Habib Farah e Servidão Adonar Schramm, as coletas de resíduos domiciliares segue a mesma programação, ocorrendo às segundas, quartas e sextas-feiras, no período matutino, entre 05:00 e 13:20 horas. Entretanto, a coleta de resíduos recicláveis é realizada às quintas-feiras entre 06:00 e 14:20 horas. Os resíduos coletados por esses serviços pertencem à classe II – não perigosos (ABNT 10.004), caracterizados como lixo domésticos.

Conforme manifestação de viabilidade do SEINFRA, foi emitido um parecer favorável quanto ao atendimento do empreendimento, condicionado ao cumprimento de algumas diretrizes. Uma das condicionantes, em função da natureza multifamiliar da OUC, é de que os resíduos gerados sejam exclusivamente da categoria de resíduos domiciliares. Na implantação da OUC, e posteriormente na manutenção das áreas comuns, os resíduos que não se enquadrarem na categoria para coleta do município, tais como resíduos de construção civil, entulhos e outros resíduos especiais, serão coletados por empresas especializadas e habilitadas que serão contratadas para coleta e destinação.

Já as condicionantes de dimensionamento, conformidade sanitária do projeto e manutenção e acessibilidade e operação do local de armazenamento de resíduos serão de responsabilidade dos empreendimentos futuros a serem implantados na OUC. Durante as etapas de licenciamento ambiental deverão ser definidos os locais de armazenamento conforme as normas, de modo a considerar as características e demandas geradas de cada empreendimento.

3.4.8 OUTROS EQUIPAMENTOS URBANOS

Não foram encontrados outros equipamentos urbanos relevantes ao empreendimento.

3.5 SEGURANÇA URBANA

A análise das condições de segurança pública no entorno do empreendimento foi realizada a partir de vistoria de campo e avaliação das características urbanas da área onde será inserido o projeto. O imóvel está localizado em região predominantemente residencial do bairro Aventureiro, caracterizada pela presença de moradias unifamiliares, unidades comerciais e de serviços, vias pavimentadas e infraestrutura urbana básica consolidada. Observa-se que são diversas as vias de acesso à gleba em estudo; a maioria apresentando boa largura de pista, sinalização horizontal e presença de dispositivos de ordenamento viário, contribuindo para a organização do tráfego e para a segurança de pedestres e motoristas, e algumas com ausência de pavimentação e outras infraestruturas básicas, sendo pontos de fragilidade para a segurança urbana local.

Durante a vistoria realizada no local, verificou-se que algumas das ruas sem saída que fazem divisa com a área do imóvel além de não possuírem pavimentação, iluminação pública e circulação de veículos, também não apresentam muros ou cercas delimitando o limite da área pública em relação ao imóvel. Esse padrão de ocupação contribui para o aumento da vulnerabilidade da área. A inexistência de muros ou a presença de cercas apenas em determinados segmentos do perímetro favorece o acesso não autorizado ao imóvel, potencializando a ocorrência de invasões, furtos, atos de vandalismo e outras práticas ilícitas. Tais condições reduzem a capacidade de vigilância natural do espaço e comprometem a percepção de segurança por parte dos moradores e usuários da região.

Em contrapartida, a região apresenta características urbanas de bairros residenciais consolidados, com circulação regular de veículos e presença de edificações. Destaca-se ainda a oferta de equipamentos urbanos e serviços públicos no entorno, bem como a presença de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, fatores que tendem a favorecer a circulação constante de pessoas e veículos ao longo do dia. Essa dinâmica urbana contribui para aumentar a presença de usuários nos espaços públicos, o que é reconhecido como elemento importante para a prevenção de situações de vulnerabilidade urbana e para o fortalecimento da segurança local.

A implantação da Operação Urbana Consorciada tende a contribuir positivamente para a segurança da área, na medida em que promoverá a requalificação urbanística e a integração de espaços atualmente pouco utilizados à dinâmica urbana local. A implementação de infraestrutura urbana, a melhoria das condições de mobilidade, bem como a definição e organização dos usos previstos para a área tendem a ampliar a circulação de pessoas e veículos e a fortalecer a vigilância natural do espaço.

Adicionalmente, a implantação de elementos de infraestrutura, como iluminação pública, sistema viário, calçadas, áreas de uso coletivo e delimitação adequada dos espaços públicos e privados, contribuirá para a redução de áreas ociosas e para a melhora das condições de monitoramento informal da região. Tais intervenções tendem a reduzir a vulnerabilidade associada a locais com baixa ocupação e limitada visibilidade, desestimulando a ocorrência de invasões, atos de vandalismo, descarte irregular de resíduos e outras práticas incompatíveis com a adequada utilização do espaço urbano.

Dessa forma, considerando as características urbanas observadas, bem como a natureza do empreendimento, conclui-se que a implantação do projeto tende a gerar impactos positivos sobre as condições de segurança pública da área, atuando como um importante instrumento de qualificação urbana, promovendo a valorização da área, o fortalecimento das condições de segurança e a melhoria da percepção de segurança por parte dos moradores, usuários e demais frequentadores do entorno.



Figura 98: Limite do imóvel sem cercamento.

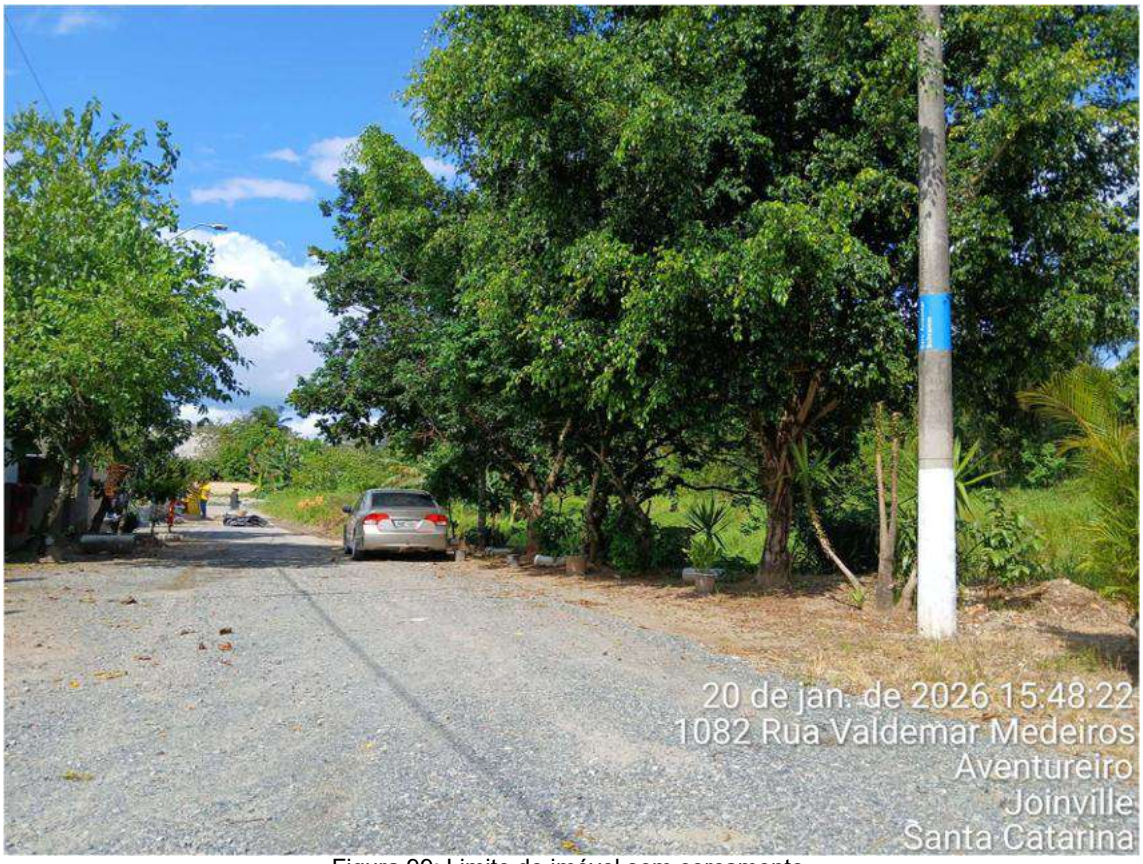


Figura 99: Limite do imóvel sem cercamento.



Figura 100: Limite do imóvel com cercamento.

3.6 ECONOMIA

A análise do contexto econômico da área de inserção do empreendimento foi realizada com base nas informações disponíveis no estudo “Joinville Bairro a Bairro”, de 2026, bem como no Mapa de Rendimento Domiciliar Médio Mensal por Bairros (IBGE, 2025).

O empreendimento está localizado no bairro Aventureiro, região situada no setor norte do município de Joinville e caracterizada por ocupação predominantemente residencial, com significativa presença de atividades comerciais e de serviços. Conforme apontado no levantamento “Joinville Bairro a Bairro” (2026), o bairro destaca-se entre os mais populosos do município. Sua dinâmica de crescimento está associada à expansão urbana ocorrida nas últimas décadas, resultando em uma estrutura diversificada de comércio, serviços, equipamentos públicos e infraestrutura que atende não apenas à população local, mas também moradores de bairros vizinhos.

De acordo com o Mapa de Rendimento Domiciliar Médio Mensal por Bairros, o bairro Aventureiro apresenta rendimento domiciliar médio mensal situado na faixa de até R$ 4.000,00 reais, mais especificamente R$

3.110,11 reais, caracterizando-se como uma região de renda média em comparação com bairros centrais e outras áreas do município.

Nesse contexto, a implantação do empreendimento tende a contribuir para a dinamização da economia local, uma vez que a introdução de novas unidades habitacionais e de serviços implicam no aumento da população residente e, consequentemente, na ampliação da demanda por bens e serviços em seu entorno imediato. Esse processo pode favorecer o fortalecimento do comércio de bairro e estimular a ampliação da oferta de serviços locais, como mercados, farmácias, padarias, estabelecimentos de alimentação e outros serviços voltados ao atendimento cotidiano da população.

Durante a fase de implantação do empreendimento haverá geração temporária de postos de trabalho no setor da construção civil, envolvendo profissionais de diferentes especialidades, além da movimentação econômica associada ao fornecimento de materiais, equipamentos e serviços relacionados à execução da obra. Na fase de operação, a ampliação da população residente tende aumentar a demanda por bens e serviços, contribuindo para o fortalecimento das atividades comerciais e de prestação de serviços existentes no entorno e favorecendo a atração de novos investimentos privados compatíveis com a dinâmica de ocupação da região.

Dessa forma, considerando o perfil socioeconômico do bairro e as características do empreendimento proposto, conclui-se que sua implantação se mostra compatível com a dinâmica econômica local.

3.7 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

A implantação do empreendimento está alinhada ao processo de desenvolvimento urbano da região, contribuindo para a ocupação ordenada do território, para o melhor aproveitamento da infraestrutura existente e para a consolidação da malha urbana. Nesse contexto, empreendimentos residenciais multifamiliares favorecem o adensamento populacional em áreas já dotadas de infraestrutura e serviços, promovendo maior eficiência na utilização dos equipamentos urbanos e contribuindo para o fortalecimento da dinâmica socioeconômica local.

Historicamente, a implantação de empreendimentos residenciais em áreas urbanas consolidadas tem contribuído para a dinamização da economia local e para a qualificação do ambiente urbano – sendo o bairro Aventureiro um grande exemplo dessa dinâmica. O aumento da população residente tende a ampliar a demanda por bens e serviços, favorecendo o fortalecimento das atividades comerciais existentes e incentivando novos investimentos compatíveis com o crescimento da região, o que gera atratividade para

moradia, criando-se, assim, um fluxo de demanda-investimento e vice versa. Dentre os efeitos positivos causados, pode-se listar:

- Melhoria da infraestrutura urbana existente, contribuindo para a ocupação eficiente do território;
- Estímulo à ampliação e à modernização dos sistemas de abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem pluvial, coleta de resíduos sólidos, energia elétrica e telecomunicações, em função do aumento da demanda local;
- Incentivo à melhoria das condições de mobilidade urbana, beneficiando o tráfego de veículos;
- Aumento da circulação de pessoas e da ocupação dos espaços urbanos, contribuindo para a vitalidade da região e para a percepção de segurança no entorno;
- Potencial valorização imobiliária decorrente da consolidação urbana, da ampliação da infraestrutura e da melhoria das condições de uso e ocupação do solo.



Figura 101: Imagem atual do imóvel.

Os empreendimentos que a OUC possibilitará que sejam construídos apresentam compatibilidade com o padrão de ocupação e com as diretrizes de uso do solo vigentes para a região. A ampliação da população residente, associada ao aumento da demanda por bens e serviços, tende a fortalecer as atividades econômicas já estabelecidas no entorno, contribuindo para a manutenção da dinâmica econômica local e para o aproveitamento mais eficiente da infraestrutura e dos serviços urbanos disponíveis. Tais características podem influenciar positivamente a percepção de valor dos imóveis vizinhos e reforçar a atratividade do bairro para futuros moradores.

Cabe destacar que a valorização imobiliária resulta da interação de diversos fatores, incluindo localização, acessibilidade, disponibilidade de infraestrutura, oferta de serviços, condições de mercado e qualidade do ambiente urbano.

4 IMPACTO VIÁRIO

4.1 SISTEMA VIÁRIO

Parecer do órgão responsável pela mobilidade urbana nº: 29181194/2026 - SEPUR.UMO
O sistema viário é um importante elemento para a racionalidade e eficiência da estrutura física urbana, sendo através dele que fluem as relações de troca de mercadorias e prestação de serviços, além de regular a oferta das linhas do sistema de transporte coletivo e a circulação dos veículos de emergência. Portanto, o seu bom gerenciamento é de grande importância para a sociedade. A expansão das cidades, a tendência de verticalização das áreas centrais e o crescimento do número de veículos automotores aumentam as demandas de ocupação pelo espaço viário, exigindo cada vez mais a especialização do planejamento viário e urbano. O sistema viário de áreas urbanizadas consiste em vias públicas com passeios, destinados ao trânsito de pedestres, e uma faixa de rolamento, onde se desenrola o tráfego de veículos automotores. O município de Joinville também tem reservado espaço exclusivo para ciclovias nas vias principais A caixa de rolamento dos veículos é formada por faixas de fluxo que têm a função de ordenar a passagem de veículos em fila. Dependendo do tamanho das faixas, da disposição dos sentidos e da utilização dessa caixa para travessia de pedestres, essa capacidade pode sofrer variações. O empreendimento está inserido no perímetro proposto da OUC, confrontando com 27 vias da região, como a Avenida Miguel Alves Castanha, via coletora de pista e mão dupla, com um canteiro central, ciclofaixa e passeio em toda sua extensão, e a Rua Dilma Virgilina Garcia, via coletora de pista simples e mão dupla, também com ciclofaixa e passeio. A maior parte das ruas confrontantes à gleba possui algum tipo de pavimentação – asfáltica, lajotas ou paver.



Figura 102: Avenida Miguel Alves Castanha.



Figura 103: Rua Dilma Virgilina Garcia.

A área em estudo está sobreposta pelo Plano Viário de 2024, definido pela Lei Complementar 694/2024, que prevê a extensão da Av. Miguel Alves Castanha, conectando-se às ruas Emilia Silva Denk e Valdemar Medeiros, e da Rua Maria Regina Klock Russi, ligando-se às ruas David Thomas Pereira e Emílio Landmann. Essas vias projetadas criam um corredor de mobilidade conectando o bairro. O empreendedor ficará responsável por executar toda a infraestrutura necessária dessas novas vias (que serão cedidas ao domínio público), sendo essa uma das contrapartidas previstas na OUC, porém prevê alteração no traçado – a extensão da Rua Maria Regina Klock Russi se conectará apenas à Rua Arara. Além disso, é prevista uma via transversal à área, paralela ao Rio do Ferro, conectando as ruas Antônio Jorge Cecyn e Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho, com uma ramificação que se conectará com a Rua Emílio Landmann. Essa via transversal tem por objetivo percorrer linearmente o Parque a ser implantando, facilitando o acesso ao equipamento público. A Figura 104 demonstra o sistema viário proposto.

Comparativamente à situação atual, analisando-se a probabilidade de escolha de trajeto (que prioriza caminhos em linha reta), as vias propostas amenizam o fluxo das vias principais da região, como a Rua Tuiuti, distribuindo melhor o fluxo de todo o bairro e região (Figura 105 e Figura 106). Isso se deve ao fato de que o sistema viário proposto cria possibilidades para os deslocamentos dos veículos, interligando áreas que hoje não possuem essa alternativa.

As vias projetadas, além de auxiliar na integração do projeto com as centralidades próximas, permitem o acesso às áreas verdes do projeto. Também, à Sudoeste, a gleba propõe um acesso por terreno público a fim de possibilitar a instalação de um equipamento comercial e/ou de serviço de grande porte – como um mercado, visando atender não somente o acréscimo populacional previsto pelo empreendimento como também toda a população local.

Além da integração através de vias, são projetados caminhos exclusivos para pedestres e ciclistas promovendo a mobilidade ativa dentro do bairro (Figura 107).



Figura 104: Croqui da proposta das vias (em vermelho) e demonstração das áreas verdes do projeto (manchas verdes).

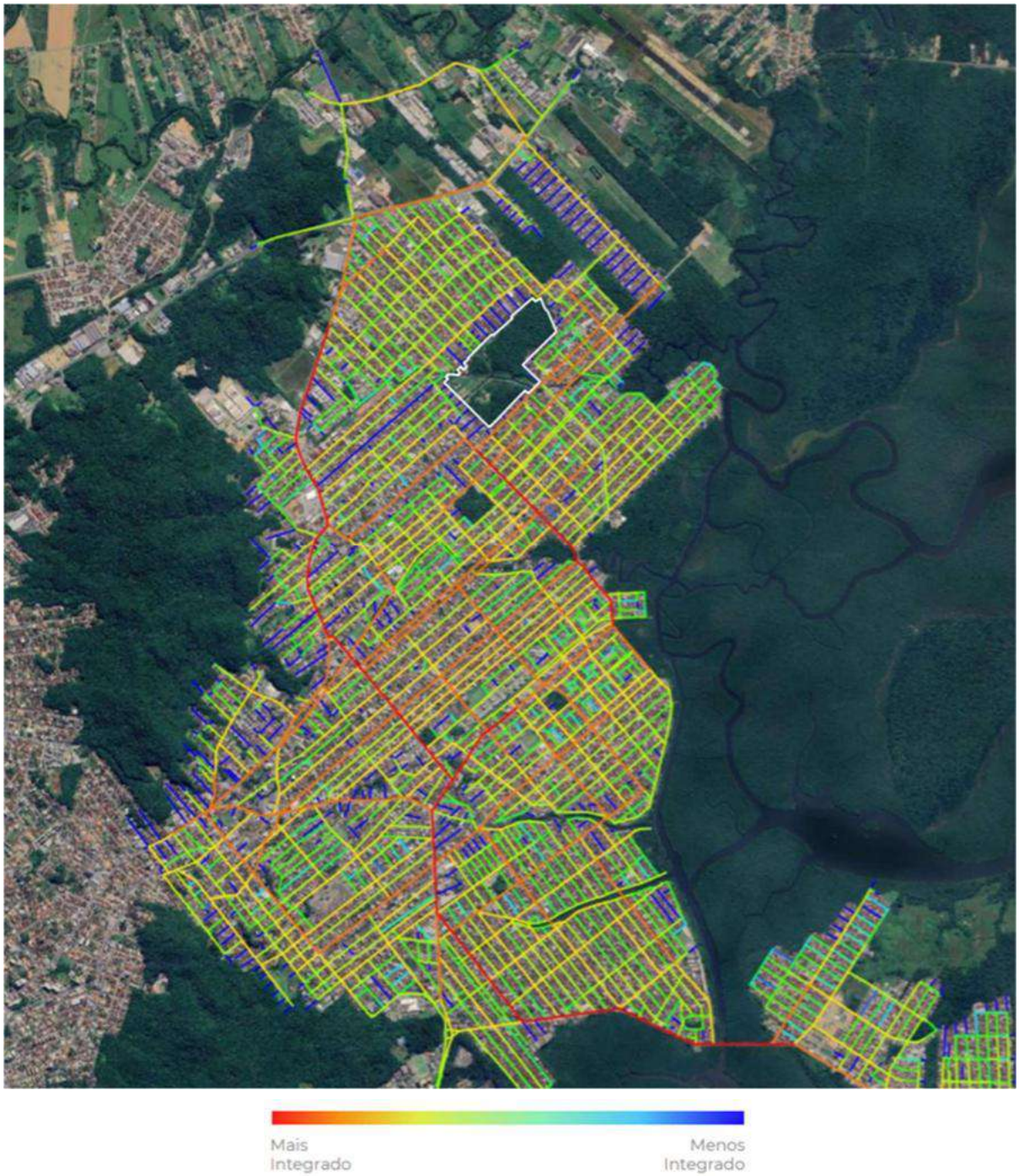


Figura 105: Mapa de probabilidade de escolha – Sem o sistema viário proposto pelo empreendimento. Nota-se a sobrecarga da Rua Tuiuti.

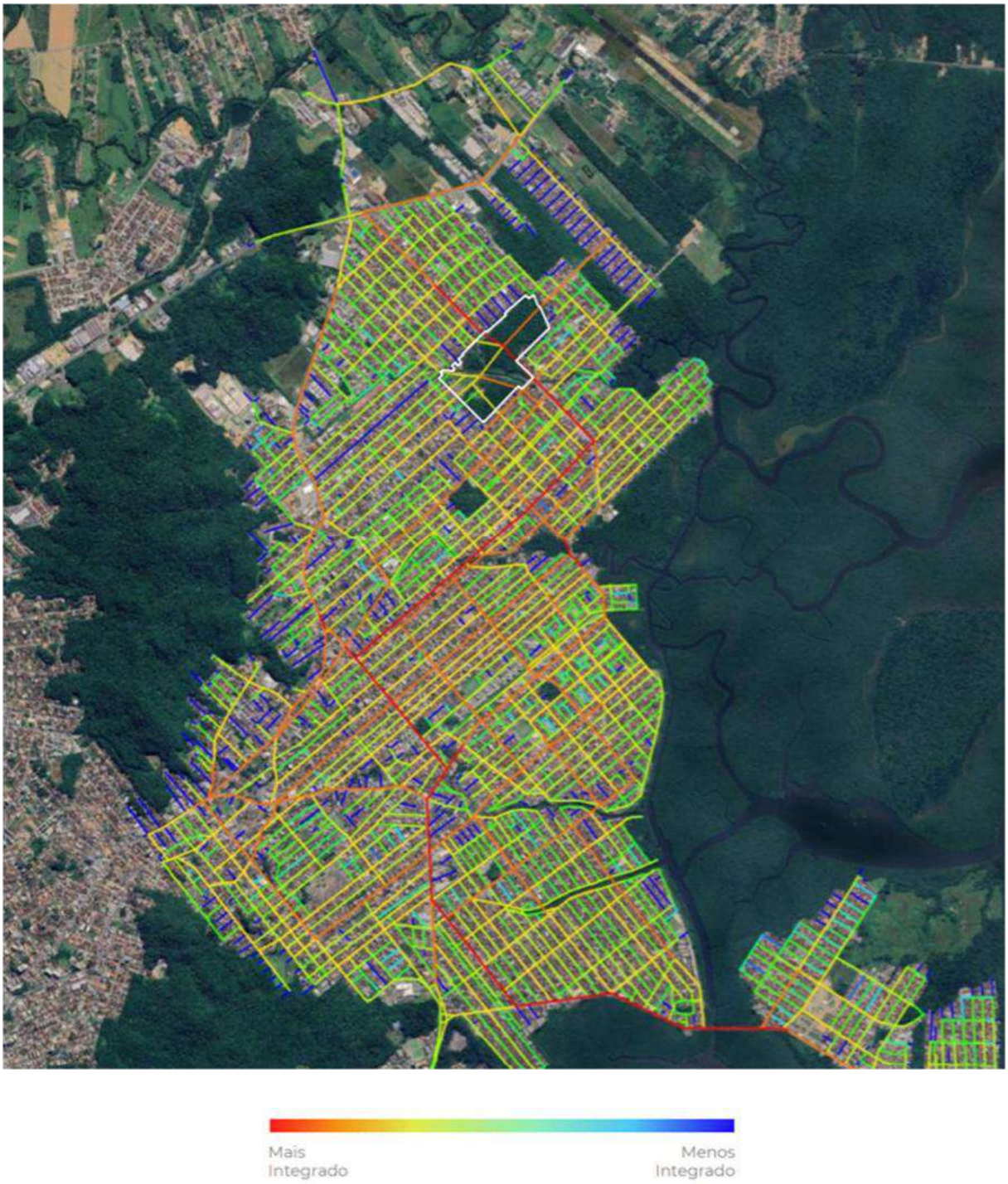


Figura 106: Mapa de probabilidade de escolha – Com o sistema viário proposto pelo empreendimento. Nota-se como a integração da Rua Tuiuti diminui, demonstrando possível alívio do fluxo na via.



Figura 107: Conexões peatonais e cicloviárias (linhas pontilhadas), bem como demonstração das áreas verdes do projeto (manchas verdes).

Em relação à mobilidade e acessibilidade, conforme a Lei complementar nº 620, de 12 de dezembro de 2022 que institui o Plano Diretor do município de Joinville, o Capítulo VI, Art. 50, cita:

> Art. 50. No que tange à abrangência deste Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável para o desenvolvimento físico-territorial, buscar-se-á consolidar a Mobilidade e Acessibilidade utilizando-se das seguintes ações e instrumentos:
> I – Lei Complementar de Estruturação e Ordenamento Territorial:
> a) aplicando o conceito de Desenvolvimento Urbano Orientado para o Transporte Sustentável (DOTS);

b) validando ou ampliando novas centralidades e novos corredores de centralidade, a distribuição das atividades econômicas e sociais, articulado à equipamentos públicos;
c) setorizando os usos de alto impacto na mobilidade urbana e rural;
d) validando ou revisando o sistema viário básico, definindo a hierarquia dos acessos segundo a sua vocação ou necessidade;
e) implementando diretrizes e rotas estabelecidas para o transporte ativo;
f) garantindo um fracionamento e conectividade de quadras e lotes que priorize a circulação por meio do transporte não motorizado;
g) garantindo a implantação e manutenção permanente da infraestrutura básica necessária aos deslocamentos por meio do transporte não motorizado: passeios e rede cicloviária;
h) validando ou ampliando áreas de fachadas ativas e fruição do espaço público.

A mesma legislação cita que as diretrizes estratégicas relativas à Mobilidade e Acessibilidade do município têm como objetivo qualificar a infraestrutura de circulação e os meios disponíveis para a prestação dos serviços de transporte, visando promover deslocamentos de pessoas e bens de forma ágil, segura e econômica, que atendam aos desejos de destino e gerem baixo impacto ao meio ambiente.

Este estudo visa, além de descrever as condições viárias, analisar as condições das estradas, o fluxo de tráfego e a acessibilidade ao local, bem como examinar os efeitos do tráfego causados pelo empreendimento que está sendo planejado. Uma maneira de avaliar o funcionamento viário é determinar a capacidade e o nível de serviço, baseando-se nas condições locais e nas medições de tráfego. A capacidade de uma via pública refere-se à quantidade máxima de veículos que ela pode acomodar em um determinado período, enquanto o nível de serviço descreve a qualidade da experiência de condução, desde a fluidez do trânsito até a possibilidade de ultrapassagens.

4.2 GERAÇÃO DE TRÁFEGO

4.2.1 CONTAGEM DE TRÁFEGO

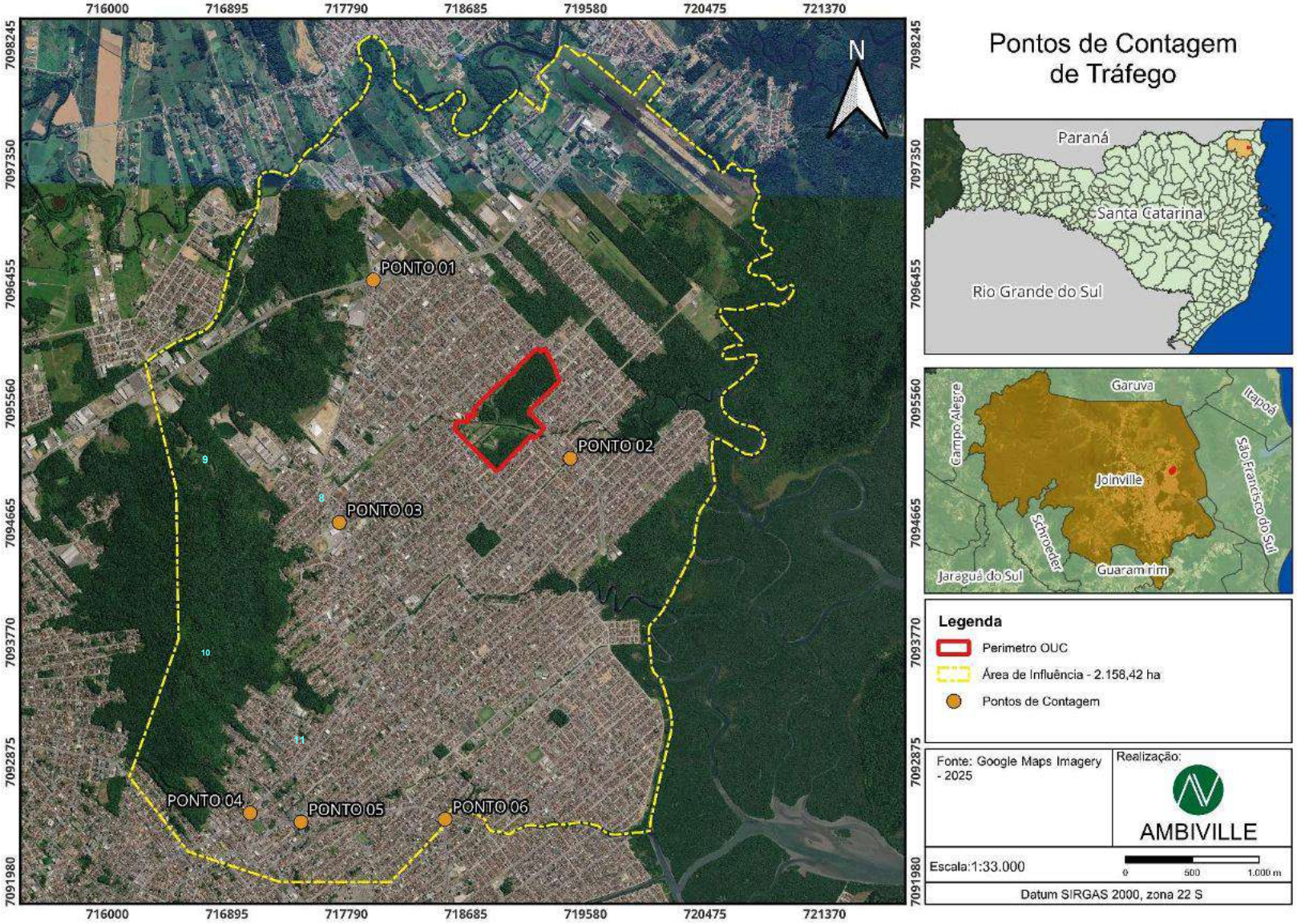


Figura 108: Mapa dos pontos amostrais para contagem de tráfego.

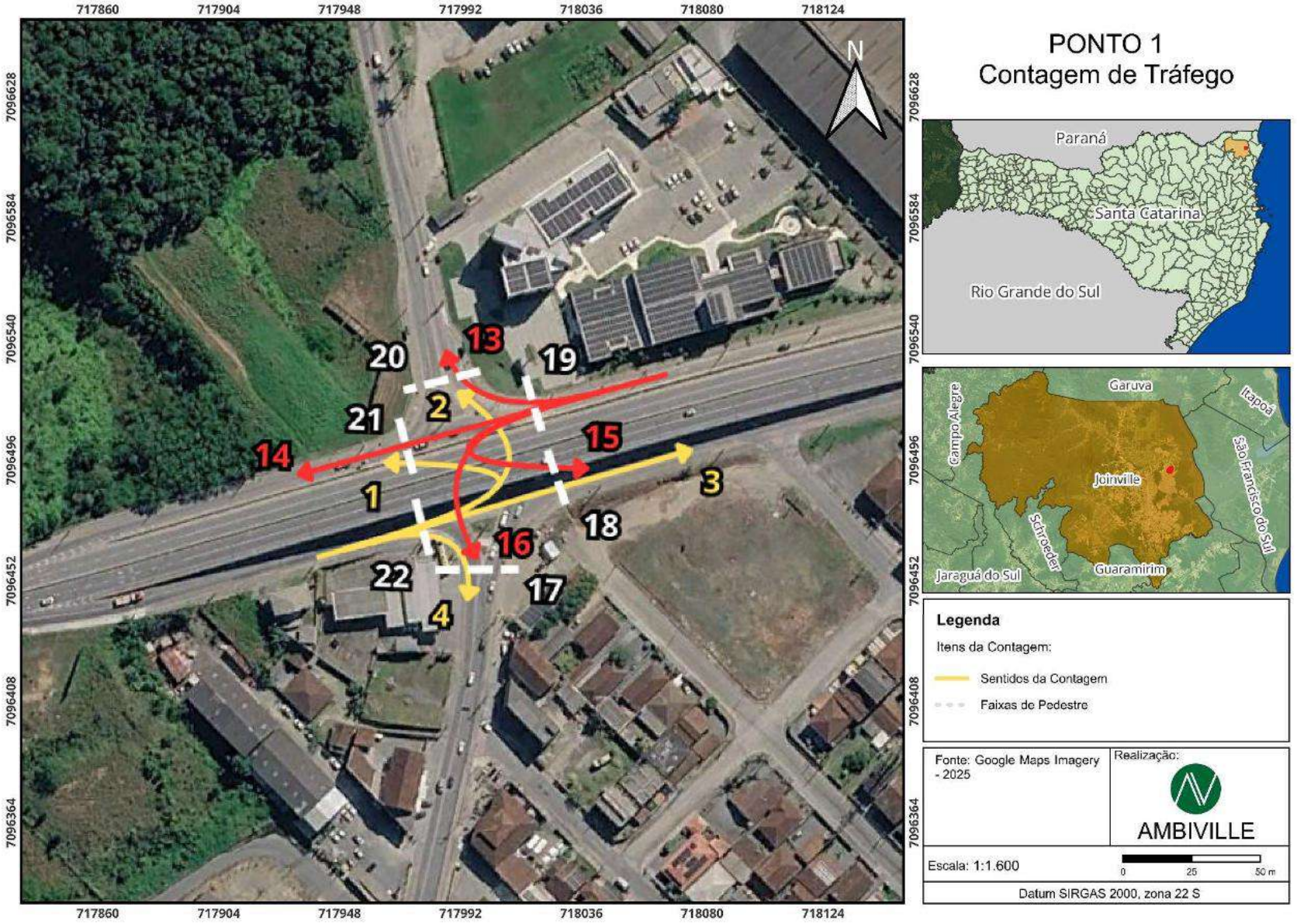


Figura 109: Fluxos considerados na contagem e no estudo do Ponto 1.

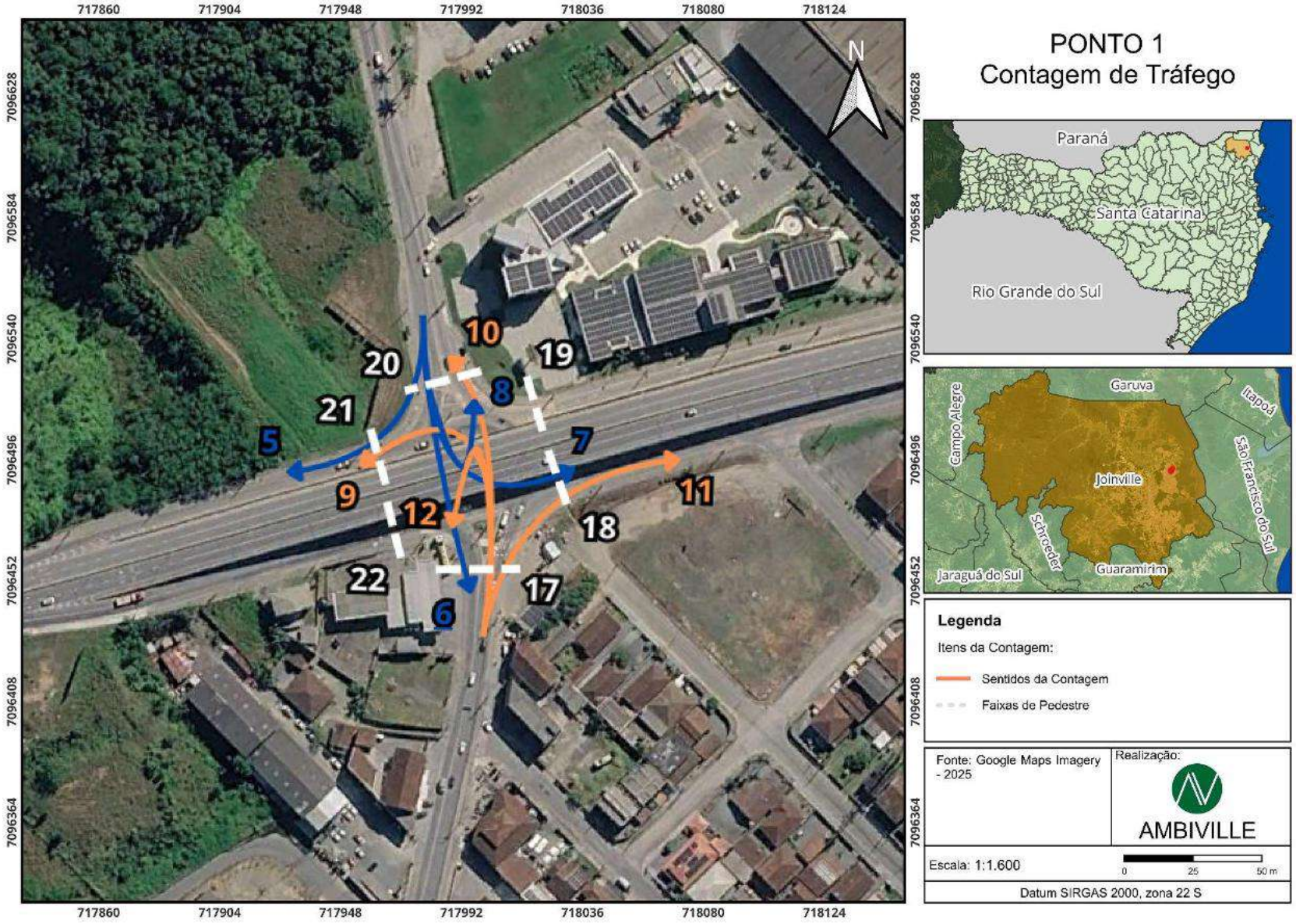


Figura 110: Fluxos considerados na contagem e no estudo do Ponto 1.

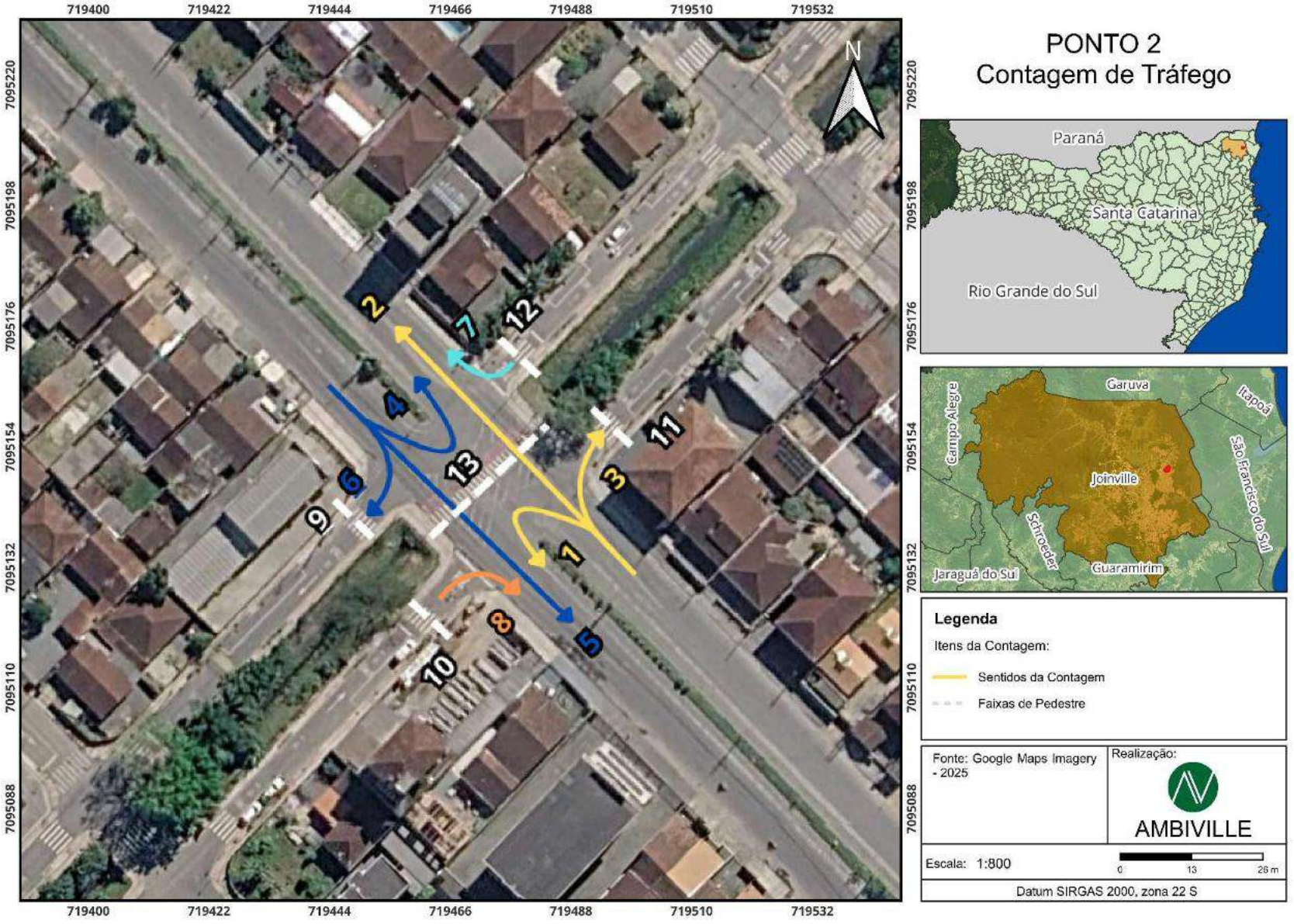


Figura 111: Fluxos considerados na contagem e no estudo do Ponto 2.

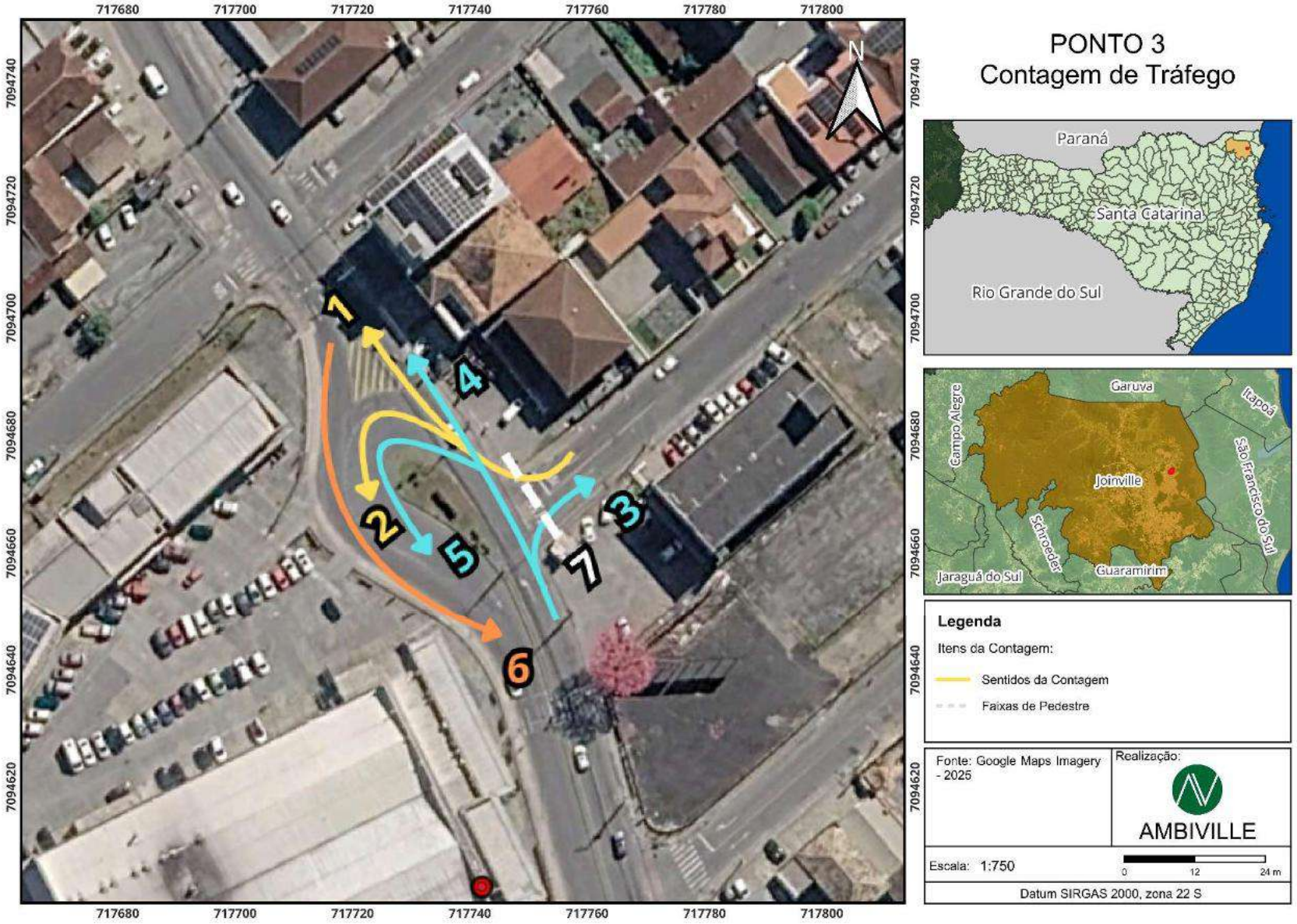


Figura 112: Fluxos considerados na contagem e no estudo do Ponto 3.

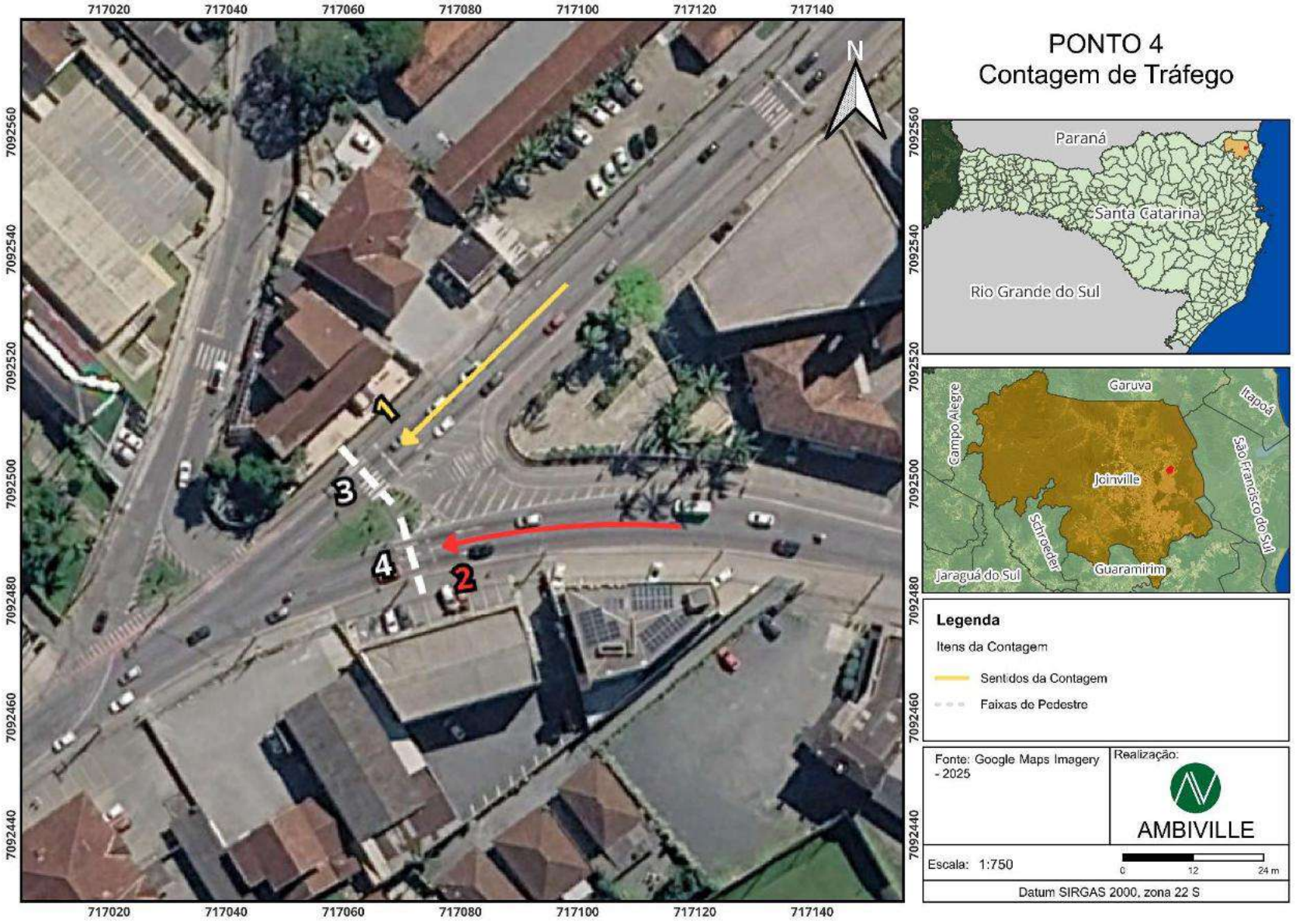


Figura 113: Fluxos considerados na contagem e no estudo do Ponto 4.

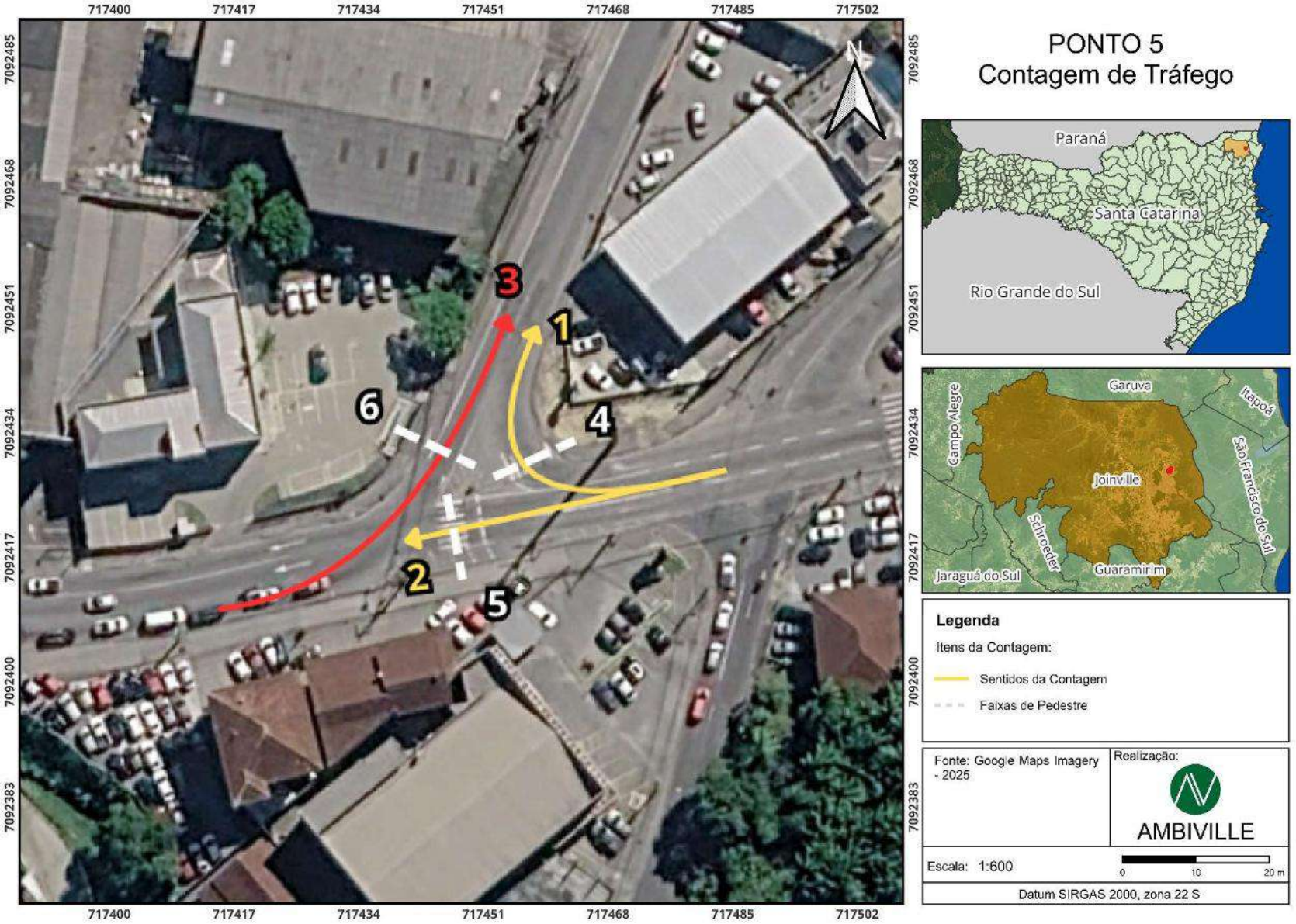


Figura 114: Fluxos considerados na contagem e no estudo do Ponto 5.

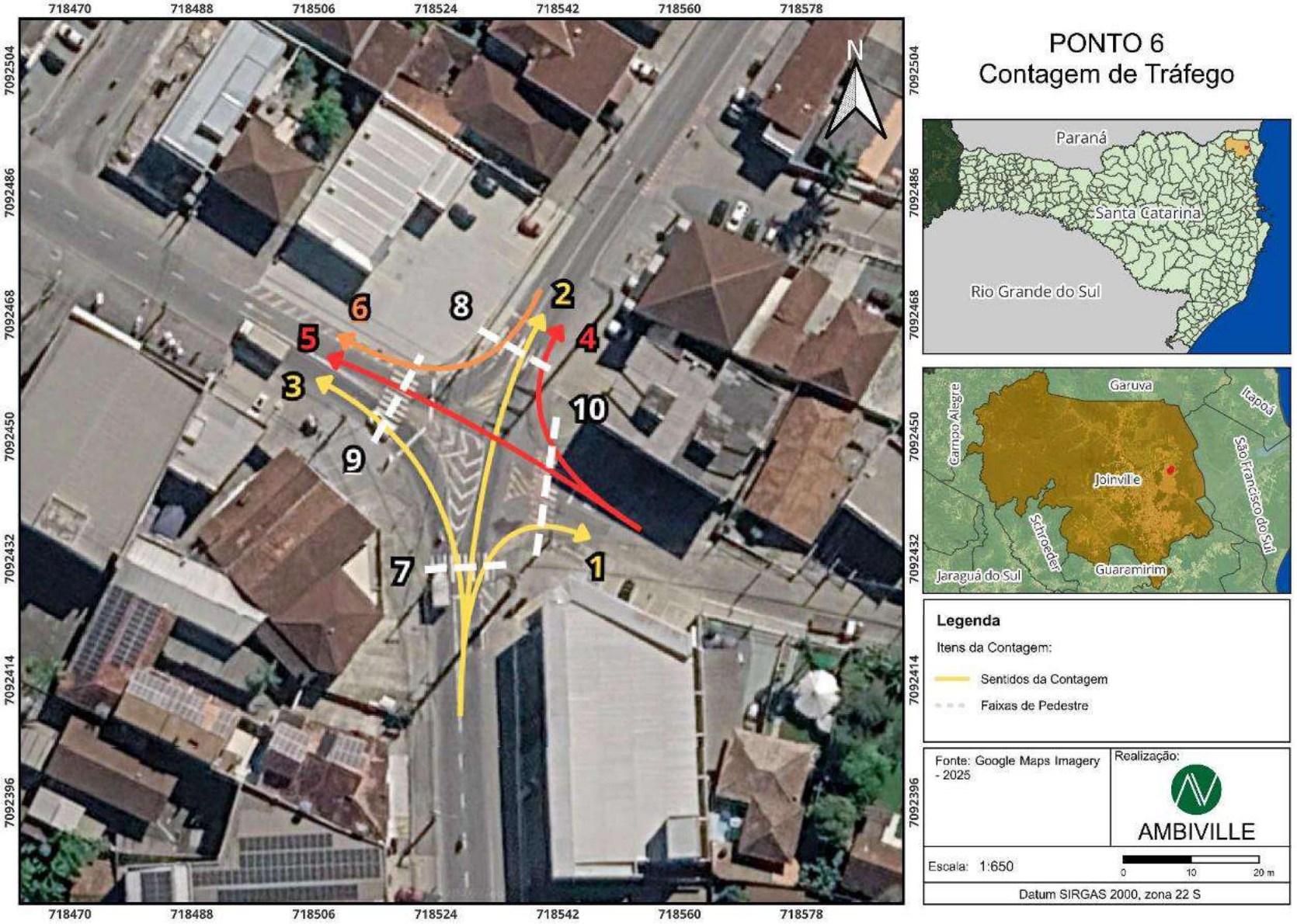


Figura 115: Fluxos considerados na contagem e no estudo do Ponto 6.

Para caracterizar o fluxo de tráfego no entorno do local de estudo, foram propostas medições em seis pontos da malha viária próxima ao imóvel: Av. Santos Dumont x Rua Tuiuti – Ponto 1, Av. Miguel Alves Castanha x Rua Attílio Domingos Sdrigotti – Ponto 2, Rua Tuiuti x Rua Pica-Pau – Ponto 3, Rua Iririú x Rua Guaíra – Ponto 4, Rua Iririú x Rua Tuiuti – Ponto 5 e Rua Albano Schmidt x Rua Sílvio Bertoloto – Ponto 6. Ao analisar a proposta, a Unidade de Mobilidade da Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano, por meio do Ofício SEI nº 29181194/2026 - SEPUR.UMO, manifestou concordância com os pontos escolhidos.

Os pontos de contagem foram escolhidos considerando os principais acessos e saídas da população existente no entorno imediato ao empreendimento, englobando as vias de maior influência do bairro: Tuiuti, Iririú e Santos Dumont. Ao Norte do empreendimento, o Ponto 1 recebe principalmente o fluxo do Distrito Industrial e dos bairros da zona Norte da cidade, bem como é uma alternativa viável para qualquer outro ponto da cidade. O Ponto 4, por sua vez, tende a receber principalmente região central. O ponto 6, os bairros Comasa, Boa Vista e a região Sul do município.

As contagens dos Pontos 1 e 4 foram realizadas nos dias 20, 21 e 22 de maio de 2026, os Pontos 2 e 5 nos dias 26, 27 e 28 de maio de 2026 e os Pontos 3 e 6 nos dias 02, 03 e 08 de junho de 2026, nos possíveis horários de pico: 7h00min às 9h00min da manhã; 11h00min às 13h00min da tarde; 17h00min às 19h00min da noite. As medições foram realizadas manualmente, apenas pelo ato da observação de carros, motos, vans, caminhões e ônibus, bem como de pedestres e ciclistas. Os resultados das contagens podem ser conferidos nas planilhas a seguir. Ressalta-se que por ocasião das metodologias utilizadas para cálculo dos níveis de serviço, não houve necessidade de demonstrar nas tabelas a contagem de pedestres e ciclistas que não estivessem atravessando nas faixas, pois não há influência desses modais nos demais sentidos de fluxo, motivo pelo qual os valores nesses sentidos encontram-se zerados – nas travessias as faixas os valores forem corretamente representados conforme contagem realizada.

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 1

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	2	1	1	0	2	0	1	7	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	1	0	3	1
Car	12	8	3	3	7	2	5	5	45	2	2	2	1	1	1	1	0	10	0	2	2	1	1	0	0	2	8	3
Mot	3	2	1	1	1	0	2	0	10	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	1	2	0	0	1	2	2	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	3	1
Car	9	5	4	6	5	1	3	5	38	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	2	1	1	4	2
Mot	2	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Cam	2	0	0	1	0	0	0	1	4	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	3	2	1	0	0	8	1
Car	7	12	3	6	5	5	3	8	49	0	0	2	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	1	1	0	2	2
Mot	0	2	0	0	2	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	36	33	12	18	22	12	15	22	170	5	3	4	2	2	2	2	1	21	3	5	2	6	4	6	4	3	33	9

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 2																												
Data: 20/05/2026 – Quarta-feira																												
	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	3	3	1	2	1	1	0	12	2	0	1	1	1	1	0	1	7	0	1	0	1	1	3	2	3	11	1
Cam	4	4	2	1	2	2	2	3	20	5	7	3	4	6	3	4	3	35	7	3	2	3	5	2	3	4	29	4
Car	53	52	50	47	63	30	42	66	403	28	4	29	32	34	20	8	19	174	42	63	30	58	37	55	42	46	373	40
Mot	17	9	15	11	9	3	8	6	78	4	11	14	12	19	8	5	9	82	38	45	30	17	29	31	17	25	232	16
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Data: 21/05/2026 – Quinta-feira																												
	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	2	2	1	0	1	1	0	8	1	0	2	1	0	3	0	1	8	1	2	2	2	3	3	1	2	16	1
Cam	4	1	3	3	0	1	1	3	16	10	9	6	5	5	0	5	5	45	3	2	1	0	3	0	3	5	17	3
Car	47	50	45	46	59	32	43	65	387	30	16	21	20	18	35	19	13	172	44	48	45	49	20	52	40	44	342	38
Mot	16	12	19	14	13	5	9	8	96	8	7	7	6	6	7	2	4	47	34	20	21	16	13	25	20	13	162	13
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Data: 22/05/2026 – Sexta-feira																												
	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	4	2	0	0	1	1	0	9	1	3	1	2	0	2	0	0	9	0	1	2	2	1	2	1	2	11	1
Cam	3	4	2	1	7	3	7	9	36	11	7	5	2	4	5	4	3	41	3	0	1	7	3	2	3	2	21	4
Car	49	43	47	64	68	26	50	75	422	37	23	26	16	25	29	24	25	205	30	35	36	46	21	33	35	22	258	37
Mot	5	5	13	2	9	7	3	7	51	4	10	10	6	15	3	10	2	60	14	13	16	21	13	1	7	18	103	9
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	201	189	203	191	232	112	168	242	1538	141	97	125	107	133	116	81	85	885	216	233	186	222	149	209	174	186	1575	167

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 3

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0
Cam	1	1	0	0	2	1	0	0	5	1	1	1	3	0	0	2	0	8	0	0	1	0	1	0	0	1	3	1
Car	5	11	14	11	9	7	7	2	66	16	13	15	9	17	6	9	6	91	19	11	13	27	11	21	17	19	138	12
Mot	1	1	2	0	3	1	1	2	11	6	4	4	10	6	2	6	1	39	13	1	9	11	1	0	6	8	49	4
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0
Cam	0	1	0	0	0	1	0	0	2	2	0	1	1	1	5	0	2	12	1	0	0	0	1	0	0	0	2	1
Car	4	9	14	9	12	7	6	4	65	11	3	3	5	8	7	6	2	45	19	12	18	7	8	5	15	18	102	9
Mot	1	0	0	0	4	1	0	2	8	2	1	2	0	1	0	0	1	7	7	0	10	2	8	0	4	2	33	2
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0
Cam	0	2	0	1	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	8	4	5	9	12	7	5	9	59	9	8	6	6	11	3	9	7	59	9	11	10	11	2	2	3	5	53	7
Mot	0	2	2	1	0	0	0	1	6	1	0	0	2	0	1	1	2	7	3	2	6	2	1	1	1	0	16	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	20	31	37	31	44	25	20	20	228	50	30	33	36	45	26	33	21	274	72	37	68	61	33	30	47	54	402	38

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 4

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	2	1	1	3	2	2	0	12	1	0	1	0	2	0	2	0	6	1	0	2	0	1	2	3	2	11	1
Cam	3	2	7	8	9	9	10	11	59	7	15	11	10	14	11	8	4	80	9	5	3	3	9	1	1	7	38	7
Car	90	92	95	111	87	92	100	98	765	79	72	104	96	131	112	78	83	755	97	91	67	96	64	91	99	131	736	94
Mot	17	13	11	22	18	14	25	10	130	25	17	32	22	38	32	18	24	208	16	21	46	38	27	52	16	24	240	24
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	2	1	0	4	0	1	0	8	0	0	0	0	2	1	1	0	4	4	3	0	1	1	1	2	3	15	1
Cam	2	4	9	9	8	7	11	11	61	7	15	11	10	9	1	7	11	71	6	5	6	4	5	9	2	1	38	7
Car	87	93	98	109	88	90	105	94	764	78	87	80	74	109	101	76	91	696	107	107	105	94	80	87	107	127	814	95
Mot	19	15	14	21	20	9	22	16	136	15	18	17	17	32	17	15	16	147	41	24	37	28	31	35	18	23	237	22
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	3	2	3	3	0	2	1	14	0	0	0	1	2	0	2	2	7	1	2	1	4	2	0	4	5	19	2
Cam	3	1	5	5	9	4	8	5	40	12	13	11	15	12	11	7	8	89	5	1	5	3	6	2	6	4	32	7
Car	85	86	89	102	112	86	82	100	742	63	90	82	80	124	86	80	67	672	95	89	91	99	76	95	151	116	812	93
Mot	17	21	11	15	14	15	15	16	124	19	11	13	16	19	17	14	19	128	39	26	35	38	29	24	25	17	233	20
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	324	334	343	406	375	328	383	362	2855	306	338	362	341	494	389	308	325	2863	421	374	398	408	331	399	434	460	3225	373

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 5

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	2	3	2	1	1	1	0	1	11	0	0	1	0	2	0	1	4	8	1	1	0	2	0	2	2	0	8	1
Cam	5	6	0	5	3	7	1	5	32	7	8	9	5	0	3	7	5	44	5	4	3	2	0	5	2	2	23	4
Car	108	111	89	77	80	79	64	71	679	39	70	44	32	42	33	33	62	355	56	48	38	64	33	50	36	32	357	58
Mot	34	48	50	15	10	22	20	14	213	10	9	12	12	9	10	10	17	89	34	19	12	22	18	13	15	16	149	19
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	4	1	1	3	1	0	1	1	12	0	1	0	0	1	0	2	2	6	1	2	0	1	1	2	2	0	9	1
Cam	1	1	6	6	6	6	6	5	37	10	10	4	9	4	5	1	5	48	2	2	2	4	1	1	1	3	16	4
Car	90	74	61	73	71	73	51	60	553	45	33	47	41	39	33	49	54	341	36	51	39	38	42	38	43	34	321	51
Mot	35	56	54	36	35	25	16	13	270	14	13	8	7	8	15	9	17	91	29	18	24	21	12	13	10	10	137	21
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 00:00	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	3	2	1	0	1	0	1	2	10	1	1	0	0	1	0	1	3	7	1	1	0	1	0	2	1	0	6	1
Cam	4	5	2	3	5	4	5	10	38	6	10	11	3	7	2	2	2	43	1	4	0	1	1	1	1	0	9	4
Car	94	68	63	99	73	60	53	55	565	41	44	51	48	43	34	45	38	344	56	47	46	39	42	42	25	0	297	50
Mot	60	48	52	45	31	24	20	14	294	13	12	13	10	10	6	13	20	97	19	22	14	15	10	8	7	0	95	20
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	440	423	381	363	317	301	238	251	2714	186	211	200	167	166	141	173	229	1473	241	219	178	210	160	177	145	97	1427	234

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 6

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	1	1	0	1	0	4	1	0	1	0	1	0	3	0	6	1	2	2	0	0	0	2	0	7	1
Cam	2	1	4	5	1	2	4	7	26	8	8	8	4	3	5	3	2	41	3	2	4	2	2	2	0	2	17	4
Car	40	63	44	76	68	96	77	88	552	75	69	96	93	128	67	59	79	666	112	113	125	118	88	124	116	90	886	88
Mot	29	44	35	25	12	10	16	20	191	11	29	27	20	25	12	12	20	156	31	33	36	34	41	32	25	37	269	26
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	1	0	1	0	0	2	5	0	1	0	1	1	0	2	1	6	1	0	1	0	0	0	2	0	4	1
Cam	2	3	3	8	5	5	2	6	34	20	14	8	5	8	3	4	4	66	2	2	3	3	0	1	2	0	13	5
Car	64	61	62	100	85	75	73	65	585	74	89	102	101	105	74	72	75	692	84	129	103	91	96	118	113	90	824	88
Mot	36	31	41	33	21	22	17	21	222	20	25	21	24	37	23	12	28	190	40	45	45	29	27	33	24	32	275	29
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	1	0	1	0	1	0	4	0	1	0	0	1	0	3	2	7	0	0	1	1	0	0	1	0	3	1
Cam	3	4	5	3	3	6	2	3	29	6	6	12	5	6	4	3	1	43	2	3	5	1	2	0	0	0	13	4
Car	68	49	62	82	66	67	78	90	562	78	88	100	105	103	90	73	76	713	88	109	118	95	105	116	28	0	659	81
Mot	17	32	39	31	20	18	24	23	204	33	34	17	30	24	23	31	26	218	44	49	26	40	34	38	25	3	259	28
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	263	289	297	364	284	301	295	325	2418	326	364	392	388	442	301	277	314	2804	408	487	469	414	395	464	338	254	3229	352

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 7

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0
Cam	0	0	0	1	2	1	0	0	4	3	1	0	3	1	1	1	1	11	0	1	1	2	0	1	0	1	6	1
Car	6	4	5	4	3	5	5	0	32	4	4	7	6	4	4	4	1	34	8	9	8	5	2	4	1	4	41	4
Mot	0	0	2	1	1	1	1	0	6	0	2	0	0	0	0	1	0	3	3	5	2	4	2	3	0	0	19	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	1	1	0	0	0	0	3	0
Cam	0	1	1	0	2	1	3	2	10	0	5	3	3	2	1	0	0	14	0	0	1	0	0	0	1	0	2	1
Car	3	0	3	6	2	1	1	2	18	4	6	5	9	6	7	4	3	44	3	2	0	0	3	3	3	4	18	3
Mot	2	3	4	4	2	0	0	1	16	3	2	1	0	1	1	0	2	10	2	0	0	0	2	0	0	0	4	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	3	0
Cam	0	2	0	0	0	0	1	2	5	1	4	4	2	1	3	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Car	0	4	3	2	3	1	1	0	14	3	4	5	3	0	3	1	4	23	0	1	5	3	3	3	0	0	15	2
Mot	1	3	2	2	2	0	1	0	11	0	1	2	0	0	3	0	0	6	2	1	0	0	2	3	0	0	8	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	12	17	20	20	17	10	13	7	116	19	29	27	26	16	26	11	11	165	19	20	21	16	14	17	5	9	121	17

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 8

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 9

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	3	2	1	0	0	0	0	1	7	0	0	1	1	0	0	2	9	13	0	1	0	0	1	0	0	0	2	1
Cam	12	7	11	7	6	7	4	5	59	11	11	2	5	11	9	13	8	70	5	4	3	3	4	5	4	8	36	7
Car	136	179	170	110	111	96	75	79	956	47	71	71	56	77	59	66	92	539	79	98	73	83	85	86	103	111	718	92
Mot	42	52	51	26	21	24	28	7	251	11	14	19	20	10	10	16	22	122	17	23	18	14	14	16	27	25	154	22
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	1	9	12	1	0	0	0	1	1	0	0	3	1
Cam	9	11	5	9	12	12	5	9	72	11	7	7	6	7	9	7	9	63	4	4	2	5	4	6	6	2	33	7
Car	169	183	187	154	108	113	116	88	1118	60	64	70	72	65	65	62	83	541	91	87	85	91	83	94	97	98	726	99
Mot	78	71	52	48	35	23	12	20	339	13	12	19	22	13	11	11	27	128	17	15	19	28	11	18	22	21	151	26
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	3	0	0	1	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	1	9	11	0	1	0	0	1	0	1	0	3	1
Cam	10	12	12	8	11	8	6	8	75	13	7	10	11	7	8	7	8	71	4	5	3	3	4	3	2	7	31	7
Car	189	179	178	172	121	87	86	84	1096	54	68	67	65	74	70	80	111	589	111	100	101	86	105	80	112	118	813	104
Mot	66	52	62	43	30	23	20	18	314	21	14	21	14	12	15	32	28	157	20	25	19	28	15	15	27	10	159	26
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	714	754	729	577	456	393	352	319	4294	242	269	288	272	276	256	298	415	2316	349	363	323	341	328	324	401	400	2829	393

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 10

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 00:00	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	2	0	0	1	0	0	0	4	0	0	1	2	1	0	3	1	8	1	0	0	1	1	0	0	2	5	1
Cam	2	2	7	3	4	5	4	9	36	9	2	3	4	4	10	6	8	46	3	2	2	2	0	0	5	2	16	4
Car	75	63	62	43	52	49	42	64	450	58	65	73	70	69	71	64	76	546	90	80	84	71	70	64	70	59	588	66
Mot	8	9	7	7	7	6	16	7	67	21	18	22	20	29	24	10	26	170	31	33	31	20	36	36	32	37	256	21
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	1	0	0	2	0	0	4	0	1	2	1	2	0	1	1	8	1	0	0	0	3	0	2	1	7	1
Cam	6	4	4	2	7	8	9	11	51	13	6	8	8	2	2	4	9	52	3	8	1	0	2	5	0	4	23	5
Car	74	107	96	61	68	59	46	54	565	67	73	73	60	74	42	64	90	543	84	92	60	97	54	76	93	77	633	73
Mot	21	23	25	23	19	12	7	10	140	16	19	24	20	21	21	13	37	171	32	30	25	26	28	37	32	22	232	23
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	1	0	1	0	0	3	0	0	1	1	2	0	2	1	7	1	0	0	0	3	0	0	3	7	1
Cam	1	8	7	3	5	5	4	7	40	12	9	5	6	5	4	1	5	47	4	2	4	2	0	3	2	1	18	4
Car	98	133	109	81	61	55	50	49	636	72	50	60	81	97	65	67	76	568	84	74	64	58	102	71	70	58	581	74
Mot	16	25	26	17	17	11	8	14	134	12	17	17	24	27	20	16	20	153	29	37	33	28	30	23	21	19	220	21
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	303	377	344	241	241	213	186	225	2130	280	260	289	297	333	259	251	350	2319	363	358	304	305	329	315	327	285	2586	293

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 11

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	2	0	3	0	0	0	0	1	0	2	0	3	0
Cam	1	1	3	2	0	1	1	3	12	1	3	2	1	0	5	1	1	14	1	1	0	0	2	0	0	0	4	1
Car	28	14	28	28	16	16	26	19	175	21	20	27	32	36	21	29	30	216	28	28	26	21	23	26	32	27	211	25
Mot	8	12	18	5	10	3	4	5	65	12	3	12	9	8	10	7	5	66	4	10	7	8	6	6	5	8	54	8
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	2	0	3	1	0	0	0	1	0	2	0	4	0
Cam	0	0	3	2	3	0	1	0	9	4	4	2	3	4	1	2	1	21	3	3	2	0	2	0	1	1	12	2
Car	32	25	22	34	27	16	20	25	201	25	34	20	35	36	31	29	40	250	39	25	32	37	31	27	27	37	255	29
Mot	5	5	10	15	5	8	3	2	53	9	8	5	9	22	10	9	9	81	8	7	9	10	11	6	4	10	65	8
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	2	0	4	0	1	0	1	0	0	1	0	3	0
Cam	2	1	2	2	2	3	2	1	15	4	3	1	5	3	0	0	1	17	1	1	1	2	0	1	0	0	6	2
Car	31	32	30	32	23	26	33	28	235	26	21	37	35	38	40	37	45	279	35	34	40	28	37	26	33	46	279	33
Mot	6	7	7	15	7	1	11	6	60	5	5	6	11	11	5	5	10	58	4	7	7	11	7	8	6	9	59	7
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	113	99	125	135	93	74	101	90	830	109	101	112	142	158	123	125	142	1012	124	117	124	118	121	100	113	138	955	117

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 12

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 13

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	2	1	2	0	3	2	1	11	1	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Car	6	12	7	5	3	6	5	4	48	4	4	6	2	4	4	2	3	29	4	3	1	3	6	3	7	2	29	4
Mot	2	1	3	0	1	0	1	0	8	2	0	1	0	1	1	0	0	5	3	1	0	0	2	3	0	0	9	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	1	1	1	0	3	0
Car	6	14	9	5	10	6	5	5	60	12	11	8	7	8	4	2	8	60	7	10	6	4	7	7	15	12	68	8
Mot	1	1	1	3	2	0	0	0	8	1	0	2	2	4	0	2	1	12	1	2	3	5	5	4	1	2	23	2
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	2	0	1	1	2	0	1	1	8	3	2	1	1	0	1	0	0	8	0	1	0	0	0	1	0	0	2	1
Car	14	19	18	19	8	6	10	9	103	11	27	16	21	5	7	12	6	105	18	11	6	11	13	16	8	10	93	13
Mot	1	2	4	3	0	1	0	2	13	2	5	2	6	1	1	1	0	18	0	3	3	2	3	2	3	3	19	2
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	32	52	44	38	26	23	24	22	261	36	50	37	39	24	18	20	18	242	34	31	19	25	37	37	35	29	247	31

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 14

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	2	1	0	0	1	1	1	1	7	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	1	0	0	3	1
Car	7	7	7	5	9	7	6	5	53	3	5	4	2	2	4	5	3	28	3	2	4	4	4	6	6	6	35	5
Mot	0	0	0	0	4	2	0	2	8	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	2	3	0	0	5	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	3	0
Car	5	4	5	3	6	4	3	6	36	3	2	3	3	3	2	2	3	21	3	2	3	5	2	6	3	4	28	4
Mot	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	6	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	3	3	3	2	4	2	3	2	22	3	2	0	3	0	1	2	2	13	0	1	0	0	0	0	2	3	6	2
Mot	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	18	16	15	10	24	16	13	17	129	9	10	9	9	5	7	10	9	68	6	5	8	9	12	19	13	16	88	12

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 15

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	2	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	1	0	1	0	0	1	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
Car	3	3	1	2	3	4	3	1	20	2	4	1	1	1	2	2	5	18	3	1	0	0	1	0	1	1	7	2
Mot	2	0	0	1	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0
Cam	0	1	0	0	0	0	1	1	3	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0
Car	2	1	0	1	0	0	1	0	5	7	5	2	4	4	0	0	2	24	2	1	2	1	0	0	1	0	7	2
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Car	0	1	0	1	2	1	0	1	6	3	7	4	1	0	0	1	5	21	1	1	0	1	1	1	0	0	5	1
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	8	10	4	5	5	6	5	3	46	13	21	10	8	5	3	4	13	77	8	4	7	4	4	1	3	2	33	7

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 16

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1	6	0
Cam	1	1	0	0	2	3	2	1	10	1	0	1	0	0	0	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Car	4	7	11	7	7	15	18	16	85	13	10	17	17	26	19	16	16	134	23	13	14	10	17	9	7	10	103	13
Mot	1	0	2	3	0	2	7	2	17	6	3	3	1	8	2	1	0	24	7	6	2	0	6	6	1	4	32	3
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	1	1	0	0	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	2	0	1	5	0
Cam	0	1	0	0	1	2	1	3	8	2	2	1	2	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Car	9	8	8	10	10	9	9	9	72	19	18	17	16	30	17	14	23	154	36	17	18	15	24	15	18	16	159	16
Mot	2	0	0	1	3	0	1	2	9	1	2	2	4	4	1	2	6	22	10	8	3	7	5	8	1	3	45	3
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	1	0	1	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1	4	0
Cam	1	0	0	2	1	0	0	0	4	2	2	1	2	0	0	3	1	11	1	0	2	0	0	0	2	1	6	1
Car	14	16	18	13	20	14	18	24	137	19	55	21	37	17	15	23	15	202	35	22	18	23	26	20	26	41	211	23
Mot	1	3	2	9	4	1	1	6	27	4	6	6	6	6	3	1	0	32	5	7	6	5	13	7	3	13	59	5
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	34	38	42	47	48	46	58	63	376	67	101	69	85	91	57	61	62	593	117	76	63	62	92	71	58	92	631	67

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 17

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	8	6	7	3	1	0	0	4	29	0	3	0	2	5	5	3	2	20	8	5	7	10	9	7	7	5	58	4
Ped	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	5	1	1	11	4	3	26	1	3	1	2	5	3	3	2	20	2

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	11	6	7	3	4	1	2	0	34	1	4	2	1	3	5	0	1	17	8	8	11	7	6	5	1	2	48	4
Ped	2	3	0	0	1	0	0	1	7	0	2	3	6	4	1	3	2	21	2	4	6	4	6	1	2	3	28	2

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	13	4	5	8	1	0	1	1	33	1	2	2	2	3	4	3	2	19	8	3	2	4	8	5	2	2	34	4
Ped	2	1	0	0	0	4	0	0	7	0	0	1	1	2	6	3	3	16	0	3	2	3	3	2	3	4	20	2
TOT	37	20	19	15	7	5	3	6	112	2	12	13	13	18	32	16	13	119	27	26	29	30	37	23	18	18	208	18

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 18

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	33	36	36	12	12	13	8	5	155	8	13	10	12	16	12	18	17	106	34	52	53	37	44	40	21	14	295	23
Ped	10	10	9	5	7	4	6	6	57	6	7	7	7	9	15	4	10	65	13	28	35	34	25	34	6	22	197	13

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	26	40	39	50	11	10	12	7	195	9	11	11	12	22	14	11	16	106	37	50	43	34	43	40	15	20	282	24
Ped	37	25	15	12	2	8	5	2	106	3	4	4	8	5	15	2	11	52	8	18	30	40	34	35	15	16	196	15

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	43	48	24	45	18	6	15	11	210	14	8	12	17	24	20	13	17	125	34	42	45	31	38	26	24	14	254	25
Ped	20	25	16	11	4	7	11	8	102	2	1	6	10	12	15	8	13	67	19	24	33	26	29	38	14	15	198	15
TOT	169	184	139	135	54	48	57	39	825	42	44	50	66	88	91	56	84	521	145	214	239	202	213	213	95	101	1422	115

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 19

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	11	28	24	21	12	8	9	5	118	4	9	14	9	21	10	13	17	97	30	40	40	34	33	27	15	10	229	19
Ped	3	5	4	7	3	4	5	3	34	3	7	6	5	4	17	5	7	54	12	24	28	28	21	29	3	18	163	10

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	22	38	29	30	10	7	9	6	151	7	7	8	11	15	11	16	16	91	35	45	38	35	38	22	13	16	242	20
Ped	31	23	14	13	3	5	7	3	99	0	8	4	9	7	19	4	11	62	5	21	22	32	36	26	25	5	172	14

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	37	31	19	40	18	6	14	10	175	11	17	9	25	14	11	15	16	118	28	30	30	26	32	16	17	12	191	20
Ped	20	22	13	13	3	4	9	9	93	1	8	8	7	14	9	10	8	65	16	21	29	28	18	22	14	15	163	13
TOT	124	147	103	124	49	34	53	36	670	26	56	49	66	75	77	63	75	487	126	181	187	183	178	142	87	76	1160	97

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 20

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	1	3	2	0	1	1	2	0	10	1	1	3	2	0	1	0	0	8	0	0	5	3	0	2	1	0	11	1
Ped	3	3	5	3	2	2	2	3	23	0	5	0	0	4	0	5	3	17	5	7	3	4	10	2	0	0	31	3

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	5	2	2	3	1	1	1	0	15	0	2	0	0	1	0	0	4	7	2	1	6	2	1	4	2	1	19	2
Ped	25	10	7	6	2	2	4	1	57	0	3	0	2	4	3	3	8	23	2	6	9	6	11	9	3	2	48	5

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	7	7	4	1	3	0	1	1	24	1	0	2	1	2	1	2	0	9	3	4	6	2	3	2	5	0	25	2
Ped	26	11	6	4	5	3	5	3	63	2	3	2	2	4	4	4	3	24	2	8	3	5	4	12	3	2	39	5
TOT	67	36	26	17	14	9	15	8	192	4	14	7	7	15	9	14	18	88	14	26	32	22	29	31	14	5	173	19

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 21

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	0	0	3	0	3	0	3	3	12	1	0	0	0	0	0	1	1	3	3	4	4	5	1	2	4	3	26	2
Ped	0	0	5	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0	3	1	2	6	3	4	2	0	8	2	3	0	22	1

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	4	2	1	1	2	1	1	6	18	0	4	0	0	0	0	0	4	8	0	1	6	5	1	5	1	1	20	2
Ped	0	4	3	4	0	1	4	0	16	1	1	1	1	1	1	0	3	9	3	2	3	2	0	5	1	2	18	2

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	2	3	1	1	0	0	0	0	7	0	0	0	2	2	0	0	1	5	0	5	0	5	2	4	0	0	16	1
Ped	5	3	1	1	0	0	2	2	14	0	0	0	1	0	4	1	3	9	2	2	0	1	0	2	0	0	7	1
TOT	11	12	14	7	5	2	10	12	73	2	5	1	4	3	8	3	14	40	11	18	15	18	12	20	9	6	109	9

Ponto 1 – Sentido de deslocamento: 22

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	1	3	0	1	0	1	0	4	10	0	0	1	0	0	0	1	1	3	2	1	1	2	0	0	0	0	6	1
Ped	2	2	1	0	1	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	3	3	7	4	1	0	0	2	1	2	1	11	1

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	1	3	0	0	0	1	0	4	9	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	0	0	0	2	1
Ped	2	1	0	1	2	1	2	0	9	1	2	0	0	0	1	0	2	6	2	2	2	2	0	0	3	1	12	1

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	3	1	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2	0	0	0	4	0
Ped	9	0	2	1	0	1	1	1	15	0	0	0	1	0	4	1	2	8	0	0	2	1	0	0	1	0	4	1
TOT	18	10	3	4	3	4	3	9	54	2	5	1	3	0	5	5	8	29	8	6	5	7	4	1	6	2	39	5

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 1

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	1	1	0	0	1	0	3	0	0	1	0	0	1	0	0	2	1	0	0	1	0	1	0	0	3	0
Cam	0	0	0	0	1	0	1	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Car	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	2	1	0	2	0	1	7	1	4	3	0	1	1	1	0	11	1
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	0	1	1	0	0	1	4	0	1	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	1	3	0	0	5	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	1	0	2	0	0	0	1	0	4	0	1	4	3	2	4	1	1	16	2	2	2	1	4	0	2	1	14	1
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	2	0	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	0	1	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	1	0	0	2	1	1	0	1	0	0	1	0	4	0
Cam	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	2	1	1	1	1	0	0	0	6	1	2	6	1	1	1	1	2	15	2	7	7	0	0	3	0	0	19	2
Mot	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	2	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	5	2	4	4	4	1	4	2	26	9	11	16	10	6	11	4	4	71	9	14	13	3	6	8	5	1	59	7

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 2																												
Data: 26/05/2026 – Terça-feira																												
	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	1	1	0	1	3	4	3	13	0	1	0	1	0	1	2	1	6	1
Cam	0	2	1	0	4	3	3	2	15	2	2	5	4	3	3	1	3	23	0	0	3	1	0	0	1	0	5	2
Car	157	137	96	44	39	28	34	36	571	30	51	69	61	46	33	46	51	387	62	87	105	98	83	65	66	40	606	65
Mot	14	10	7	5	2	8	1	1	48	4	6	6	9	4	5	4	4	42	11	16	18	12	11	13	14	11	106	8
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Data: 27/05/2026 – Quarta-feira																												
	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	1	0	1	0	0	0	0	3	1	0	1	1	2	4	4	2	15	0	1	0	0	0	1	2	0	4	1
Cam	0	1	3	7	1	7	2	6	27	5	4	4	5	4	1	3	4	30	6	3	1	1	2	0	0	1	14	3
Car	96	123	115	74	32	36	29	28	533	31	43	56	45	50	39	34	58	356	68	67	87	64	82	79	69	50	566	61
Mot	20	28	14	15	4	9	4	5	99	10	17	15	9	7	12	14	16	100	17	21	18	17	15	12	16	12	128	14
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Data: 28/05/2026 – Quinta-feira																												
	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	2	1	1	0	0	0	0	1	5	1	0	0	0	3	3	3	4	14	0	0	0	1	0	0	0	3	4	1
Cam	3	1	2	1	1	3	1	3	15	3	5	5	3	3	4	1	0	24	1	1	0	3	0	1	0	0	6	2
Car	118	114	117	78	33	22	34	31	547	46	53	68	61	43	25	40	43	379	57	62	93	71	70	59	57	54	523	60
Mot	22	32	19	24	7	7	8	3	122	13	12	18	12	15	12	9	15	106	21	6	17	12	17	16	12	13	114	14
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	433	451	375	249	123	123	117	116	1987	146	194	248	210	181	144	163	203	1489	243	265	342	281	280	247	239	185	2082	232

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 3

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	1	0	2	0	2	3	2	10	2	5	5	10	9	2	0	4	37	4	6	4	1	3	4	5	5	32	3
Mot	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	2	0	7	0	0	1	2	1	2	0	1	7	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
Cam	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	3	3	1	0	1	2	1	11	0	3	5	5	7	4	2	3	29	9	3	7	5	3	3	3	6	39	3
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	6	1	2	0	1	0	12	0	0	0	0	2	0	1	2	5	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	2	4	2	0	1	2	2	2	15	3	1	8	4	5	11	1	4	37	2	3	7	3	4	5	2	6	32	4
Mot	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	2	0	1	2	1	0	1	8	1	2	1	2	2	0	0	2	10	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	2	8	6	3	1	6	8	5	39	7	13	25	22	26	20	7	13	133	16	14	20	13	15	14	12	22	126	12

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 4

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	0	0	1	4	2	3	5	15	0	0	1	1	1	0	2	2	7	2	0	4	4	3	1	1	2	17	2
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0
Car	1	3	0	1	1	0	0	2	8	2	0	0	0	1	0	0	1	4	0	1	3	4	1	0	0	2	11	1
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	1	2	1	3	1	10	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0
Car	2	2	1	2	2	2	1	1	13	0	2	1	1	0	0	1	1	6	4	1	2	5	1	0	1	3	17	2
Mot	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	3	5	1	4	7	4	5	9	38	3	2	4	3	4	0	3	4	23	10	3	11	18	7	2	6	8	65	5

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 5

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	1	2	1	0	1	6	1	0	2	1	3	4	3	1	15	0	0	1	1	1	3	4	1	11	1
Cam	2	1	1	0	3	0	1	0	8	3	2	3	1	0	1	3	1	14	5	3	1	3	0	1	1	0	14	2
Car	94	95	81	60	78	20	37	34	499	43	54	60	54	48	27	24	27	337	118	137	184	145	152	144	108	74	1062	79
Mot	3	6	8	4	1	0	6	2	30	2	8	5	4	6	2	4	7	38	21	20	35	28	21	27	16	6	174	10
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	4	2	5	3	3	1	20	0	0	1	3	2	3	2	1	12	1
Cam	2	4	2	2	3	8	0	3	24	3	0	7	3	9	3	1	1	27	3	4	2	6	2	2	0	3	22	3
Car	75	119	60	67	54	48	34	40	497	38	44	61	55	48	45	20	21	332	124	149	152	150	115	135	100	77	1002	76
Mot	14	12	8	10	11	3	4	7	69	13	11	12	16	16	14	13	12	107	25	21	41	33	36	35	16	11	218	16
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 00:00	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	1	0	0	0	0	0	2	4	2	0	3	4	3	2	1	19	0	0	0	2	2	2	4	4	14	1
Cam	0	1	3	4	0	3	3	2	16	5	7	10	2	0	0	6	0	30	3	6	5	5	3	1	3	1	27	3
Car	65	94	70	57	61	40	41	46	474	53	50	64	58	58	36	35	28	382	117	143	143	126	148	125	142	87	1031	79
Mot	8	12	6	13	8	7	9	4	67	18	7	16	10	17	9	10	7	94	23	27	43	35	47	32	28	9	244	17
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	264	345	240	218	221	131	135	139	1693	184	186	244	209	214	147	124	107	1415	439	510	608	537	529	510	424	274	3831	289

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 6

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	3	3	1	0	2	0	1	3	13	2	3	1	5	2	1	0	2	16	1	0	3	2	1	3	3	1	14	2
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2	0	1	0	0	7	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	2	1	4	0	2	1	0	0	10	2	0	2	4	1	1	1	2	13	4	0	1	5	4	2	4	5	25	2
Mot	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	1	1	0	1	2	1	0	6	0	3	0	0	0	2	0	1	6	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	2	1	3	1	0	1	1	2	11	5	2	4	3	3	0	1	0	18	4	4	3	4	3	0	3	1	22	2
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	1	0	6	1	0	1	2	1	1	0	0	6	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	7	5	8	1	5	3	4	5	38	10	6	9	12	11	4	4	4	60	12	8	9	15	9	9	10	8	80	7

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 7

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	1	2	1	2	2	1	1	1	11	5	9	7	10	9	4	2	4	50	1	1	1	1	2	3	2	3	14	3
Mot	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	2	4	1	0	1	1	1	2	12	4	3	7	2	2	0	7	5	30	1	1	1	3	3	3	0	3	15	2
Mot	0	2	0	0	1	0	1	0	4	2	5	2	0	0	1	1	1	12	0	0	0	1	0	0	0	1	2	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	3	5	0	3	3	0	0	1	15	6	2	6	5	4	6	4	4	37	1	2	0	2	3	2	0	2	12	3
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	1	6	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	6	14	2	5	7	3	3	4	44	18	22	25	21	16	12	15	17	146	4	4	2	7	6	6	0	6	35	10

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 8

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	1	2	1	1	0	0	2	0	7	1	2	2	0	1	0	2	0	8	2	1	2	3	3	2	3	3	19	1
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	3	1	2	0	0	1	0	7	1	4	2	1	2	0	2	0	12	6	6	1	0	3	2	2	2	22	2
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	2	0	1	0	6	1	1	0	1	0	2	0	0	5	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Car	0	1	1	1	1	0	0	1	5	1	5	2	0	0	0	0	0	8	4	5	4	4	1	2	1	1	22	1
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	1	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	2	6	3	4	1	0	4	1	21	4	11	9	5	9	2	6	0	46	13	13	8	9	7	8	6	6	70	6

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 9

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	1	3	3	4	2	3	1	4	21	1	2	4	1	3	5	1	1	18	9	12	16	16	13	10	6	3	85	5
Ped	2	0	0	0	1	3	1	0	7	1	0	3	0	0	0	0	2	6	4	2	2	0	3	0	5	1	17	1

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	4	11	7	6	2	2	1	3	36	4	8	2	5	4	1	1	4	29	14	18	13	8	10	8	8	1	80	6
Ped	2	3	0	1	0	1	0	1	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	2	2	0	2	9	1

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	2	12	8	3	3	1	6	2	37	4	3	7	1	3	4	0	2	24	13	17	19	15	16	10	11	3	104	7
Ped	0	0	2	0	0	0	1	0	3	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	1	2	5	0
TOT	11	29	20	14	8	10	10	10	112	10	14	17	8	10	10	2	9	80	42	51	50	40	44	30	31	12	300	21

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 10

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 00:00	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	1	5	3	2	3	3	3	1	21	1	2	3	1	5	1	1	1	15	7	12	14	16	15	10	6	3	83	5
Ped	2	0	0	0	3	3	1	0	9	1	0	2	0	0	0	0	2	5	4	2	2	0	4	0	5	1	18	1

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	6	9	8	9	2	2	1	4	41	4	8	2	5	5	1	1	4	30	15	18	11	10	10	9	7	1	81	6
Ped	3	4	0	1	0	1	0	1	10	0	0	1	0	0	1	0	1	3	2	0	0	1	2	2	0	2	9	1

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	3	12	9	3	5	1	4	2	39	5	4	6	1	3	3	0	2	24	13	18	17	17	16	8	12	3	104	7
Ped	0	0	2	0	0	0	2	0	4	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	2	2	5	0
TOT	15	30	22	15	13	10	11	8	124	11	15	14	8	13	6	2	10	79	41	51	44	44	47	29	32	12	300	21

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 11

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	5	3	5	4	3	1	7	5	33	5	2	4	3	6	2	4	5	31	5	3	7	4	2	8	6	0	35	4
Ped	0	1	2	1	1	1	1	0	7	0	3	2	0	1	2	1	0	9	4	2	8	9	2	4	4	2	35	2

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	6	8	14	11	6	4	3	2	54	5	4	11	7	7	4	6	4	48	5	10	11	8	14	5	2	4	59	7
Ped	0	2	2	1	1	2	1	2	11	0	1	2	0	2	0	5	0	10	5	5	3	4	1	2	0	2	22	2

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	7	11	15	8	5	6	4	5	61	4	6	14	4	7	2	4	5	46	10	13	18	7	11	7	7	4	77	8
Ped	1	2	3	1	1	1	3	0	12	0	2	2	0	1	1	1	0	7	5	1	3	5	0	1	6	5	26	2
TOT	19	27	41	26	17	15	19	14	178	14	18	35	14	24	11	21	14	151	34	34	50	37	30	27	25	17	254	24

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 12

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	5	6	5	2	3	3	4	3	31	4	3	3	3	5	2	4	2	26	5	3	7	4	2	8	6	0	35	4
Ped	0	1	3	1	1	1	1	0	8	2	3	2	3	1	2	1	2	16	4	2	8	9	2	4	4	2	35	2

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	6	8	14	11	6	5	3	2	55	5	4	8	7	8	4	4	4	44	5	10	12	8	14	5	2	4	60	7
Ped	0	2	2	1	1	2	1	2	11	2	1	0	1	2	3	3	0	12	7	5	3	4	1	2	0	2	24	2

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	7	11	15	9	5	6	4	5	62	3	6	12	4	7	2	4	5	43	10	11	17	7	11	7	7	4	74	7
Ped	1	2	3	1	1	1	2	0	11	0	2	2	3	0	2	1	0	10	5	1	3	6	0	1	6	5	27	2
TOT	19	30	42	25	17	18	15	12	178	16	19	27	21	23	15	17	13	151	36	32	50	38	30	27	25	17	255	24

Ponto 2 – Sentido de deslocamento: 13

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	2	1	2	2	4	0	0	4	15	0	0	0	0	4	0	0	4	8	3	4	5	3	4	5	6	4	34	2
Ped	1	2	1	2	4	5	3	0	18	1	2	0	0	4	5	3	0	15	2	2	2	1	4	5	3	0	19	2

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	3	3	6	3	7	6	4	2	34	2	2	7	6	5	1	4	2	29	5	5	6	7	5	4	6	4	42	4
Ped	2	2	4	5	6	6	2	2	29	3	3	1	2	0	0	0	2	11	3	3	4	2	5	5	3	0	25	3

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	2	3	5	5	5	6	4	2	32	5	2	3	7	3	2	1	6	29	4	3	7	6	7	5	7	4	43	4
Ped	2	3	4	4	5	5	3	4	30	2	0	3	1	2	0	2	4	14	4	3	3	3	7	6	3	2	31	3
TOT	12	14	22	21	31	28	16	14	158	13	9	14	16	18	8	10	18	106	21	20	27	22	32	30	28	14	194	19

Ponto 3 – Sentido de deslocamento: 1

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	2	1	3	2	2	2	3	4	19	2	3	6	2	3	4	1	1	22	2	1	3	2	0	2	1	1	12	2
Mot	0	0	0	0	1	1	0	1	3	0	1	0	0	0	1	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	1	0	0	2	0	1	3	0	7	6	2	1	2	1	4	4	2	22	3	3	1	1	2	0	1	1	12	2
Mot	0	0	0	0	2	0	0	0	2	3	1	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	3	0	1	7	1	0	0	1	13	2	0	4	2	2	2	0	3	15	0	2	4	2	1	1	0	1	11	2
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	6	1	4	11	6	5	6	7	46	16	7	11	9	7	11	5	7	73	5	7	8	6	4	3	2	4	39	7

Ponto 3 – Sentido de deslocamento: 2

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	14	24	19	21	15	23	27	10	153	8	12	6	5	4	1	6	8	50	15	30	30	20	27	20	23	24	189	16
Mot	1	2	6	2	5	4	3	6	29	2	5	0	0	0	0	0	4	11	6	1	9	9	6	0	7	4	42	3
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	10	10	16	11	15	7	8	8	85	7	10	9	7	1	6	5	8	53	17	17	26	23	28	21	21	16	169	13
Mot	2	3	4	1	0	1	3	0	14	1	4	1	1	0	0	3	1	11	2	0	5	0	10	2	3	2	24	2
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	18	14	19	17	11	10	11	12	112	7	5	10	4	4	1	3	2	36	18	11	20	21	23	16	11	8	128	12
Mot	4	3	0	3	1	1	2	0	14	3	4	4	1	0	2	1	0	15	4	2	5	6	8	5	2	2	34	3
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	49	56	64	56	47	46	55	37	410	28	42	30	19	10	10	20	23	182	62	61	95	79	102	64	67	56	586	49

Ponto 3 – Sentido de deslocamento: 3

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	1	3	4	2	2	4	1	2	19	10	10	13	12	10	5	11	9	80	6	9	8	8	5	6	3	11	56	6
Mot	0	2	1	0	0	0	0	1	4	3	2	2	2	3	1	1	0	14	1	2	2	1	1	1	0	3	11	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	3	7	6	8	12	4	3	3	46	13	12	12	11	10	6	9	7	80	15	15	9	8	10	6	7	7	77	8
Mot	0	0	2	0	0	0	2	0	4	2	8	3	0	4	2	1	1	21	1	3	4	4	1	2	1	1	17	2
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	1	2	0	1	4	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	1	6	10	6	2	8	7	6	46	12	15	15	9	10	6	7	11	85	9	11	6	10	3	8	7	8	62	8
Mot	1	1	0	2	1	1	2	1	9	2	1	3	5	2	3	2	2	20	1	2	3	3	2	2	1	2	16	2
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	7	19	24	18	18	19	15	14	134	43	48	48	40	40	23	32	30	304	33	42	32	34	22	25	19	32	239	28

Ponto 3 – Sentido de deslocamento: 4

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	2	1	1	1	0	1	0	7	0	1	2	1	0	1	4	4	13	0	0	0	2	2	5	5	2	16	2
Cam	5	6	11	9	4	7	8	8	58	10	15	8	14	6	12	6	7	78	6	2	8	1	2	4	4	2	29	7
Car	169	176	155	116	100	72	125	132	1045	148	162	193	171	189	167	186	166	1382	145	143	156	153	108	119	128	118	1070	146
Mot	36	24	34	27	17	24	27	19	208	44	31	44	39	37	39	42	28	304	40	42	38	31	41	25	27	45	289	33
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	2	3	1	0	1	1	1	0	9	1	1	2	0	0	1	3	4	12	0	0	0	1	3	3	4	3	14	1
Cam	5	6	6	9	6	8	9	9	58	20	21	11	17	12	12	11	8	112	1	5	3	3	5	5	1	0	23	8
Car	237	167	185	143	93	144	126	120	1215	175	141	207	178	227	172	166	199	1465	160	133	144	125	143	118	153	124	1100	158
Mot	39	49	50	49	30	24	25	19	285	36	26	43	32	37	38	47	44	303	25	25	25	47	54	38	32	32	278	36
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 00:00	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	3	1	3	1	1	1	2	0	12	0	2	1	2	0	1	3	4	13	0	0	0	2	2	4	4	4	16	2
Cam	6	5	2	5	0	5	7	6	36	19	14	8	11	8	8	4	8	80	3	5	1	4	8	2	2	1	26	6
Car	215	201	193	154	126	102	116	110	1217	167	182	181	152	153	152	186	177	1350	145	174	161	126	151	155	131	132	1175	156
Mot	50	46	37	42	17	20	19	21	252	31	37	28	40	46	35	45	23	285	25	38	35	52	30	39	35	28	282	34
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	768	686	678	556	396	408	466	444	4402	651	633	728	657	715	638	703	672	5397	550	567	571	547	549	517	526	491	4318	588

Ponto 3 – Sentido de deslocamento: 5

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	1	1	0	0	1	4	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	3	1	0	6	1
Cam	1	0	0	0	0	1	1	0	3	2	1	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
Car	11	17	26	2	25	35	45	28	189	36	44	69	53	46	45	36	30	359	28	36	45	41	51	49	52	40	342	37
Mot	2	2	0	0	3	8	5	11	31	14	8	10	3	6	12	10	8	71	1	3	4	16	7	2	8	6	47	6
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	0	1	1	0	1	4	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	1	3	0	6	0
Cam	0	1	0	1	0	0	0	1	3	1	2	0	0	0	2	1	0	6	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0
Car	21	15	24	41	38	36	29	48	252	52	48	55	65	49	35	52	45	401	28	38	34	50	28	44	33	48	303	40
Mot	1	5	1	2	1	4	4	3	21	5	7	7	8	4	11	14	27	83	4	9	10	8	5	2	6	6	50	6
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	1	2	3	0	8	1
Cam	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0
Car	30	16	48	27	31	30	33	52	267	64	55	86	49	48	41	42	41	426	28	52	52	48	57	47	47	53	384	45
Mot	2	2	5	7	6	5	3	7	37	12	11	10	14	9	10	20	6	92	7	7	5	7	7	7	10	5	55	8
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	68	61	104	81	106	122	121	152	815	186	177	238	193	163	156	177	159	1449	97	149	154	170	157	158	163	158	1206	145

Ponto 3 – Sentido de deslocamento: 6

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	3	2	1	5	0	0	3	15	1	0	1	3	1	0	3	4	13	1	1	1	2	2	2	6	2	17	2
Cam	8	10	9	9	8	9	8	7	68	7	14	4	10	9	5	5	1	55	3	3	6	2	6	5	4	2	31	6
Car	135	158	185	219	181	170	151	156	1355	177	175	171	205	207	195	153	179	1462	246	265	305	253	235	275	205	235	2019	202
Mot	26	48	68	35	42	33	26	37	315	38	31	56	52	56	53	49	38	373	61	65	70	84	79	80	65	59	563	52
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	3	2	4	2	4	3	0	1	19	0	0	0	2	1	1	3	2	9	1	2	1	2	3	2	2	5	18	2
Cam	7	7	10	5	10	9	9	10	67	10	6	13	5	12	8	7	7	68	2	2	4	2	3	4	4	4	25	7
Car	161	176	163	197	192	151	182	161	1383	194	183	211	191	230	195	173	153	1530	219	205	179	215	234	205	229	249	1735	194
Mot	40	40	45	65	58	29	36	27	340	44	43	49	45	33	43	41	54	352	79	78	66	63	71	69	83	58	567	52
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	4	1	7	3	1	3	1	2	22	1	0	1	3	0	1	4	2	12	2	1	2	2	3	0	4	2	16	2
Cam	6	7	7	7	8	9	6	7	57	10	8	7	11	3	5	4	2	50	7	5	3	3	4	1	1	5	29	6
Car	173	190	188	166	198	150	151	180	1396	175	192	176	159	234	165	204	205	1510	197	255	189	255	227	199	180	200	1702	192
Mot	39	39	68	43	32	27	31	36	315	33	40	50	60	65	55	49	54	406	63	60	55	66	61	84	63	55	507	51
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	603	681	756	752	739	593	601	627	5352	690	692	739	746	851	726	695	701	5840	881	942	881	949	928	926	846	876	7229	768

Ponto 3 – Sentido de deslocamento: 7

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	2	17	24	20	16	10	13	6	108	18	17	20	17	26	19	20	15	152	33	33	45	35	30	27	18	24	245	21
Ped	22	61	23	34	21	16	17	24	218	21	14	72	14	12	20	8	4	165	24	35	99	54	32	51	22	20	337	30

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	24	45	28	32	11	10	12	12	174	16	15	17	7	24	16	5	17	117	50	57	48	30	37	40	16	27	305	25
Ped	18	80	38	15	22	12	15	30	230	13	25	31	15	13	23	8	15	143	43	70	61	43	39	44	34	36	370	31

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	32	32	31	27	12	16	19	15	184	16	21	27	19	27	20	15	16	161	32	55	55	40	48	35	24	19	308	27
Ped	27	74	44	26	25	18	28	30	272	19	19	45	18	10	19	14	10	154	37	59	79	45	36	35	42	19	352	32
TOT	125	309	188	154	107	82	104	117	1186	103	111	212	90	112	117	70	77	892	219	309	387	247	222	232	156	145	1917	166

Ponto 4 – Sentido de deslocamento: 1

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	8	8	6	3	6	2	4	3	40	3	2	4	4	3	3	2	12	33	1	3	5	2	1	0	6	3	21	4
Cam	10	18	6	7	15	8	6	12	82	8	11	13	6	4	4	9	3	58	3	3	2	2	4	2	2	1	19	7
Car	124	142	164	210	192	187	161	152	1332	165	145	147	98	157	166	142	183	1203	115	165	155	181	152	171	185	180	1304	160
Mot	47	80	65	89	67	42	37	39	466	46	31	52	42	47	37	38	57	350	54	92	77	70	77	57	73	59	559	57
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	14	8	5	2	2	5	2	0	38	3	0	2	3	2	3	3	9	25	1	2	4	2	3	1	5	3	21	4
Cam	6	5	6	4	10	2	10	6	49	15	16	5	5	7	5	4	10	67	4	0	3	4	2	0	2	1	16	6
Car	210	147	175	208	195	215	232	240	1622	175	203	202	190	195	207	210	207	1589	207	222	225	177	215	232	193	140	1611	201
Mot	100	67	68	96	57	53	68	52	561	43	62	42	40	56	58	32	47	380	62	60	60	41	53	66	50	32	424	57
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	5	6	5	2	4	5	1	1	29	3	0	2	2	2	3	2	9	23	10	4	3	3	3	1	6	5	35	4
Cam	5	5	6	4	6	2	8	9	45	5	9	9	5	4	3	6	3	44	3	3	0	4	1	3	2	0	16	4
Car	227	201	195	227	223	197	216	215	1701	202	191	240	180	200	182	195	217	1607	178	215	221	202	165	207	170	178	1536	202
Mot	75	76	74	73	62	47	53	52	512	50	43	52	43	57	41	41	44	371	33	52	56	42	41	43	39	52	358	52
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	871	793	775	925	839	765	798	781	6547	718	713	770	618	734	712	684	801	5750	671	821	811	730	717	783	733	654	5920	759

Ponto 4 – Sentido de deslocamento: 2

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	10	7	4	4	4	3	1	2	35	0	2	4	3	1	4	8	16	38	1	3	1	3	3	4	4	4	23	4
Cam	7	10	6	11	8	7	7	4	60	7	6	3	3	9	7	3	6	44	3	7	4	3	3	2	1	8	31	6
Car	195	180	158	210	177	170	147	133	1370	143	141	147	132	165	182	148	154	1212	120	173	195	165	155	162	168	187	1325	163
Mot	49	132	125	72	82	41	33	18	552	38	44	44	37	41	40	38	57	339	71	60	68	75	75	55	68	85	557	60
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	6	5	4	3	3	3	3	1	28	1	1	5	4	2	2	8	14	37	2	2	2	4	1	3	3	2	19	4
Cam	5	5	2	8	3	10	3	5	41	4	5	9	6	3	5	4	8	44	9	1	3	2	3	1	2	1	22	4
Car	225	163	180	220	192	215	195	205	1595	200	188	216	233	221	238	192	237	1725	232	253	215	180	195	188	175	157	1595	205
Mot	85	72	117	90	70	45	52	42	573	30	43	45	41	42	47	42	54	344	60	45	65	55	55	77	51	40	448	57
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	4	5	3	3	4	2	3	2	26	1	1	4	4	2	1	8	13	34	14	3	1	5	2	4	3	5	37	4
Cam	4	6	3	7	13	9	4	13	59	3	9	8	10	6	7	4	6	53	6	6	1	4	3	2	1	1	24	6
Car	243	236	218	222	222	205	232	216	1794	218	165	225	187	230	203	216	240	1684	202	192	243	203	177	158	207	198	1580	211
Mot	75	75	80	95	52	46	61	43	527	39	48	48	40	47	27	48	46	343	27	37	47	41	45	41	48	51	337	50
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	933	921	900	945	830	756	741	684	6710	684	653	758	700	769	763	719	851	5897	747	782	845	740	717	697	731	739	5998	775

Ponto 4 – Sentido de deslocamento: 3

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	0	12	12	10	8	6	7	6	61	9	6	5	6	4	9	5	4	48	7	9	8	13	6	8	4	6	61	7
Ped	0	10	5	7	12	7	13	7	61	11	5	6	6	2	23	9	2	64	8	18	9	8	10	7	3	6	69	8

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	8	12	7	7	6	5	4	3	52	6	3	6	5	12	12	7	14	65	8	4	3	3	6	6	8	7	45	7
Ped	9	7	7	7	5	3	3	3	44	3	4	6	6	7	38	9	10	83	5	11	1	1	17	3	4	9	51	7

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	10	13	9	9	9	6	3	2	61	4	4	9	3	7	15	6	4	52	4	3	2	2	4	5	5	1	26	6
Ped	10	13	8	5	5	3	4	3	51	2	7	11	9	16	43	6	7	101	7	18	8	6	21	5	3	6	74	9
TOT	37	67	48	45	45	30	34	24	330	35	29	43	35	48	140	42	41	413	39	63	31	33	64	34	27	35	326	45

Ponto 4 – Sentido de deslocamento: 4

Data: 20/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	0	5	5	6	6	3	6	2	33	3	4	5	3	6	8	3	5	37	5	5	6	7	5	7	3	5	43	5
Ped	0	13	9	11	9	6	7	5	60	6	8	7	4	3	26	7	3	64	4	9	8	9	5	4	8	7	54	7

Data: 21/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	6	6	5	8	3	3	2	2	35	2	3	2	3	3	8	6	4	31	2	5	3	2	2	3	3	12	32	4
Ped	11	5	7	8	5	3	1	3	43	3	4	4	5	9	31	8	3	67	3	6	3	3	7	2	2	6	32	6

Data: 22/05/2026 – Sexta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	3	3	5	2	3	2	2	1	21	2	2	2	1	3	5	1	2	18	2	0	3	2	3	1	2	1	14	2
Ped	2	5	7	3	3	1	3	2	26	4	6	4	3	3	8	2	3	33	3	4	4	3	4	3	3	3	27	4
TOT	22	37	38	38	29	18	21	15	218	20	27	24	19	27	86	27	20	250	19	29	27	26	26	20	21	34	202	28

Ponto 5 – Sentido de deslocamento: 1

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média dia
Ônib	3	4	3	4	5	4	3	0	26	2	3	2	3	2	4	2	2	20	2	2	8	8	2	3	12	10	47	4
Cam	2	0	0	0	2	1	0	1	6	4	5	4	3	1	3	2	3	25	2	0	3	1	0	2	2	0	10	2
Car	77	88	72	88	68	48	45	60	546	74	69	90	114	113	64	77	93	694	97	92	101	115	122	142	109	155	933	91
Mot	4	4	6	4	3	4	9	4	38	10	6	10	9	6	9	11	12	73	30	28	29	23	25	26	19	24	204	13
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média dia
Ônib	4	5	2	6	3	4	2	1	27	2	3	2	3	3	4	4	2	23	1	4	4	6	6	9	8	14	52	4
Cam	1	1	0	0	0	5	2	2	11	6	5	6	3	2	0	1	0	23	4	1	0	1	3	1	2	2	14	2
Car	83	79	61	57	48	65	53	64	510	73	56	73	91	107	72	69	68	609	55	96	95	80	110	95	105	102	738	77
Mot	6	6	9	7	12	7	12	10	69	14	14	15	12	19	23	11	14	122	35	27	24	27	35	31	35	20	234	18
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média dia
Ônib	4	5	4	2	4	2	5	0	26	1	4	3	4	1	3	3	2	21	3	3	8	9	5	9	8	10	55	4
Cam	1	2	0	3	2	3	3	5	19	1	1	3	4	3	0	2	2	16	5	2	2	1	2	2	0	1	15	2
Car	81	99	61	72	64	51	55	61	544	73	74	92	82	95	55	85	87	643	140	125	165	136	130	145	113	176	1130	97
Mot	6	6	9	12	11	3	17	9	73	12	14	12	12	19	10	10	13	102	34	26	34	23	22	21	24	27	211	16
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	272	299	227	255	222	197	206	217	1895	272	254	312	340	371	247	277	298	2371	455	425	473	449	462	494	437	541	3736	333

Ponto 5 – Sentido de deslocamento: 2

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	4	3	3	3	3	1	2	3	22	0	0	6	2	4	2	8	14	36	4	6	2	4	1	2	4	4	27	4
Cam	3	3	1	3	2	8	4	2	26	5	7	8	15	6	6	3	2	52	4	1	9	3	0	1	4	0	22	4
Car	168	137	110	153	149	188	191	178	1274	144	143	162	188	203	145	157	165	1307	170	142	160	203	150	210	215	135	1385	165
Mot	75	34	33	35	25	23	18	20	263	16	12	20	17	13	9	22	30	139	35	55	40	43	42	38	63	71	387	33
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	4	3	3	4	2	2	5	2	25	2	1	5	3	2	2	7	14	36	2	4	0	3	1	2	5	3	20	3
Cam	4	2	4	6	6	4	5	7	38	9	8	11	11	8	6	6	1	60	6	11	11	8	4	4	0	2	46	6
Car	163	152	171	152	197	188	172	188	1383	130	135	170	145	163	145	170	172	1230	140	195	205	225	190	219	160	180	1514	172
Mot	67	69	75	49	39	41	41	38	419	36	27	38	29	40	36	38	49	293	26	55	45	70	85	75	80	67	503	51
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	4	4	4	1	6	5	1	2	27	3	2	4	4	2	3	7	14	39	3	7	2	6	1	8	3	6	36	4
Cam	3	1	2	11	6	6	10	6	45	5	12	2	6	0	2	5	2	34	6	2	4	5	3	2	3	4	29	5
Car	177	169	177	160	202	189	187	173	1434	123	184	179	164	182	142	132	196	1302	186	145	184	209	155	205	208	131	1423	173
Mot	91	71	80	68	57	37	48	42	494	34	31	40	38	33	43	32	39	290	52	50	35	48	40	42	70	65	402	49
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	763	648	663	645	694	692	684	661	5450	507	562	645	622	656	541	587	698	4818	634	673	697	827	672	808	815	668	5794	669

Ponto 5 – Sentido de deslocamento: 3

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	0	0	2	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	4	1	0	1	3	2	13	1
Cam	1	1	2	0	1	1	2	2	10	2	3	2	5	1	2	1	2	18	2	4	3	1	0	0	0	1	11	2
Car	137	161	109	131	135	116	129	126	1044	147	160	140	140	156	153	165	120	1181	199	201	191	185	185	194	210	203	1568	158
Mot	29	30	7	17	16	7	9	14	129	23	20	26	21	26	16	13	33	178	51	47	68	61	52	53	88	92	512	34
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	1	1	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1	6	0
Cam	0	1	2	2	1	4	3	4	17	5	4	1	4	1	3	5	0	23	2	3	2	0	0	0	0	0	7	2
Car	145	148	120	144	115	136	135	129	1072	135	139	135	149	170	140	165	147	1180	190	230	240	230	203	210	220	224	1747	167
Mot	26	26	29	26	23	33	25	31	219	27	36	26	28	45	36	25	38	261	60	85	75	70	80	100	80	55	605	45
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	2	1	0	2	0	0	0	5	0	1	1	0	0	1	0	0	3	3	2	2	0	1	3	2	3	16	1
Cam	0	0	2	3	1	2	3	1	12	3	2	4	2	5	2	2	1	21	0	0	2	3	2	0	0	1	8	2
Car	130	153	122	137	124	138	129	154	1087	145	136	185	155	174	175	155	167	1292	202	198	187	185	181	196	201	206	1556	164
Mot	27	20	17	30	26	33	35	27	215	33	32	33	40	66	41	35	28	308	49	43	63	66	57	69	90	80	517	43
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	495	544	412	491	444	472	470	491	3819	520	533	553	544	644	569	566	537	4466	760	814	838	803	761	827	895	868	6566	619

Ponto 5 – Sentido de deslocamento: 4

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	9	8	3	8	3	3	6	3	43	5	2	3	2	4	10	6	1	33	13	7	6	8	0	9	17	12	72	6
Ped	5	9	2	3	3	2	1	1	26	0	0	1	1	3	0	3	3	11	10	8	3	0	0	2	8	6	37	3

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	19	27	29	21	11	9	11	11	138	6	10	11	7	9	18	6	9	76	20	25	30	26	25	20	19	10	175	16
Ped	8	9	3	0	5	2	5	4	36	2	8	2	2	2	1	5	1	23	0	12	13	20	20	16	15	15	111	7

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	22	25	36	24	20	6	12	10	155	7	15	10	9	14	16	13	14	98	15	10	28	15	37	27	19	19	170	18
Ped	4	7	1	4	2	1	3	4	26	4	3	4	1	3	2	3	3	23	9	5	3	2	3	3	5	3	33	3
TOT	67	85	74	60	44	23	38	33	424	24	38	31	22	35	47	36	31	264	67	67	83	71	85	77	83	65	598	54

Ponto 5 – Sentido de deslocamento: 5

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	3	2	1	4	1	1	0	1	13	2	2	1	1	1	3	2	2	14	7	5	7	8	1	1	8	4	41	3
Ped	3	2	0	1	0	0	1	4	11	5	3	1	3	5	6	3	5	31	1	4	1	8	0	5	8	5	32	3

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	9	6	8	7	3	4	3	2	42	4	4	5	5	8	4	4	7	41	15	5	16	24	19	25	13	6	123	9
Ped	1	0	2	4	1	6	0	3	17	4	4	7	4	6	6	6	1	38	15	5	11	10	15	16	12	14	98	6

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	8	12	10	12	8	4	1	3	58	1	3	3	4	4	1	9	4	29	8	9	3	11	11	14	9	6	71	7
Ped	0	0	2	1	0	0	3	1	7	2	1	4	2	5	4	1	5	24	10	5	11	9	4	8	6	2	55	4
TOT	24	22	23	29	13	15	8	14	148	18	17	21	19	29	24	25	24	177	56	33	49	70	50	69	56	37	420	31

Ponto 5 – Sentido de deslocamento: 6

Data: 26/05/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	11	12	4	8	6	4	6	4	55	3	1	4	3	8	11	4	3	37	13	6	5	7	0	9	17	10	67	7
Ped	8	9	2	2	3	2	2	5	33	2	3	1	3	3	10	2	2	26	8	9	2	2	0	2	6	5	34	4

Data: 27/05/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	28	33	37	26	12	13	13	13	175	5	8	9	10	11	17	6	12	78	22	20	30	26	25	15	20	15	173	18
Ped	7	9	3	5	6	8	5	6	49	5	8	6	4	8	6	6	0	43	10	17	11	10	25	16	5	15	109	8

Data: 28/05/2026 – Quinta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	30	38	47	36	28	10	13	13	215	5	15	11	9	14	16	15	15	100	15	5	21	15	32	27	18	21	154	20
Ped	4	7	1	4	2	1	4	5	28	2	2	5	1	9	3	2	6	30	7	4	1	3	2	3	6	3	29	4
TOT	88	108	94	81	57	38	43	46	555	22	37	36	30	53	63	35	38	314	75	61	70	63	84	72	72	69	566	60

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 1

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Car	7	5	1	0	3	2	1	0	19	2	6	5	3	3	0	4	4	27	4	4	8	3	6	4	2	4	35	3
Mot	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	2	1	0	1	2	0	0	7	0	1	1	0	0	0	2	0	4	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0
Car	2	5	2	2	2	4	2	6	25	0	5	9	8	5	2	2	1	32	2	8	7	7	5	4	2	6	41	4
Mot	0	0	0	0	2	1	0	1	4	0	2	3	2	2	1	1	1	12	0	1	1	0	0	3	3	0	8	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Car	3	7	2	1	5	0	2	2	22	5	4	5	2	3	4	3	6	32	2	7	4	4	5	3	5	8	38	4
Mot	0	0	1	0	2	0	0	0	3	2	1	1	0	2	1	2	1	10	3	1	3	0	1	1	3	2	14	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	14	17	6	3	14	8	5	9	76	10	21	24	15	16	10	12	13	121	12	22	24	15	18	15	17	22	145	14

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 2

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	3	2	1	1	2	1	1	1	12	2	1	3	0	0	1	2	3	12	2	1	1	2	2	2	3	1	14	2
Cam	3	9	6	1	4	3	10	4	40	7	6	5	5	5	5	5	6	44	2	1	6	1	1	2	1	2	16	4
Car	116	81	107	87	77	93	102	73	736	101	151	123	103	97	94	57	103	829	100	102	162	107	137	108	102	107	925	104
Mot	43	32	23	26	18	18	16	19	195	28	28	27	20	26	21	17	17	184	24	20	42	32	32	36	27	33	246	26
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	2	0	2	1	1	2	2	11	1	1	3	0	0	1	2	2	10	2	1	1	3	2	2	2	1	14	1
Cam	5	4	4	5	2	1	6	5	32	8	9	6	6	5	5	7	4	50	2	3	5	0	3	1	0	2	16	4
Car	88	56	48	63	69	85	103	127	639	62	80	92	85	87	78	92	83	659	128	95	112	101	137	93	127	113	906	92
Mot	42	25	23	32	27	17	13	18	197	23	21	23	17	21	22	17	15	159	36	35	27	36	52	31	47	31	295	27
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	1	1	1	1	1	1	1	8	2	1	2	0	0	1	2	2	10	1	2	2	3	1	4	2	1	16	1
Cam	4	1	6	6	5	3	7	9	41	9	5	6	6	4	5	3	5	43	1	1	1	3	2	3	2	6	19	4
Car	97	103	127	108	72	93	98	116	814	66	117	143	97	102	96	93	98	812	102	101	132	98	102	87	81	79	782	100
Mot	36	42	36	27	21	15	26	15	218	22	26	23	26	36	11	28	27	199	42	40	37	50	29	28	40	23	289	29
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	439	358	382	359	299	331	385	390	2943	331	446	456	365	383	340	325	365	3011	442	402	528	436	500	397	434	399	3538	396

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 3

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	2	1	1	2	3	0	2	12	1	1	1	1	1	1	5	13	24	2	0	2	0	0	2	4	4	14	2
Cam	1	2	3	9	8	6	10	6	45	6	15	4	9	9	3	6	3	55	4	11	5	2	3	5	3	3	36	6
Car	142	126	132	161	156	150	157	133	1157	127	157	168	156	133	127	110	152	1130	152	203	217	185	182	147	150	163	1399	154
Mot	53	52	60	42	37	34	25	32	335	37	39	38	30	44	37	20	39	284	46	56	51	37	62	47	47	54	400	42
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	4	2	1	0	2	1	1	1	12	2	1	1	1	1	1	5	12	24	2	0	1	0	0	3	4	2	12	2
Cam	5	3	6	3	8	7	6	11	49	11	7	5	5	6	13	1	6	54	11	6	8	5	2	4	3	3	42	6
Car	107	110	111	122	118	155	142	142	1007	103	114	130	107	114	96	101	122	887	153	115	142	125	158	132	159	132	1116	125
Mot	62	60	67	46	56	31	22	29	373	27	23	31	35	36	35	28	38	253	42	46	41	54	51	38	53	37	362	41
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	2	2	2	1	2	1	0	2	12	3	1	2	1	1	1	7	12	28	2	0	2	0	1	2	5	2	14	2
Cam	3	1	1	4	10	7	7	6	39	8	13	4	5	7	2	7	2	48	9	2	1	2	2	1	5	1	23	5
Car	112	147	167	136	142	126	153	152	1135	112	110	138	135	133	107	108	134	977	168	167	182	163	137	125	127	123	1192	138
Mot	53	61	58	55	42	32	32	40	373	28	32	37	32	42	22	38	33	264	63	65	61	45	38	42	35	37	386	43
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	545	568	609	580	583	553	555	556	4549	465	513	559	517	527	445	436	566	4028	654	671	713	618	636	548	595	561	4996	566

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 4

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Car	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0	1	0	0	1	4	0
Mot	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
Car	0	1	0	0	0	0	1	1	3	2	1	0	0	3	1	1	2	10	2	1	1	1	0	1	1	1	8	1
Mot	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	4	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	0	4	0	1	0	0	1	1	1	3	7	1
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	1	4	2	0	0	0	3	2	12	2	3	2	1	4	3	3	2	20	5	4	3	1	4	2	3	6	28	3

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 5

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	0	4	7	3	4	4	1	1	24	1	0	1	2	0	0	2	2	8	1	2	3	1	1	1	0	1	10	2
Mot	2	1	1	2	1	0	1	2	10	1	0	0	1	0	0	0	1	3	0	1	0	1	0	0	1	0	3	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	1	3	3	3	3	2	0	1	16	2	1	3	2	0	1	4	6	19	1	2	2	1	2	3	2	1	14	2
Mot	0	2	0	1	2	1	0	1	7	0	0	2	1	1	0	2	1	7	0	1	3	2	3	0	1	0	10	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Car	3	2	2	0	3	2	1	1	14	2	0	1	1	2	3	1	3	13	3	3	2	3	0	1	2	0	14	2
Mot	1	1	1	0	1	0	1	0	5	2	1	1	1	1	1	4	3	14	0	1	2	1	0	1	1	1	7	1
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	7	13	14	9	14	9	4	6	76	8	3	8	8	4	5	13	16	65	5	10	13	10	6	6	7	3	60	8

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 6

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	2	3	2	4	0	15	4	1	0	0	1	4	4	2	16	1
Cam	3	0	0	0	1	3	1	1	9	0	1	5	1	0	0	0	3	10	2	1	2	1	0	1	0	0	7	1
Car	85	58	66	67	81	65	46	57	525	37	48	43	32	35	32	47	36	310	48	52	44	52	45	51	51	44	387	51
Mot	9	16	20	21	21	20	15	10	132	8	11	11	12	11	10	13	10	86	6	6	16	19	10	9	14	11	91	13
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	2	0	5	0	0	0	0	0	1	1	1	3	0
Cam	1	1	0	0	3	1	1	2	9	0	0	1	1	2	0	3	1	8	1	4	2	0	0	0	0	0	7	1
Car	75	68	67	61	60	68	58	48	505	42	46	55	53	54	43	49	51	393	50	55	63	42	48	50	49	52	409	54
Mot	19	19	19	11	19	18	11	10	126	14	14	12	12	8	6	4	8	78	14	12	14	6	8	11	5	13	83	12
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	2	0	5	0	0	0	0	1	0	1	1	3	0
Cam	3	0	0	0	1	1	2	1	8	0	5	2	4	2	1	1	1	16	2	0	0	0	1	0	1	1	5	1
Car	75	70	65	54	40	44	38	46	432	40	56	39	46	37	24	45	37	324	49	50	48	53	52	42	50	50	394	48
Mot	7	19	12	15	14	12	3	1	83	12	12	5	13	13	7	11	14	87	11	7	16	13	12	6	7	8	80	10
Bic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT	280	252	249	229	240	232	175	176	1833	155	193	177	176	166	128	181	161	1337	187	188	205	186	178	175	183	183	1485	194

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 7

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	2	2	3	3	3	0	1	5	19	4	5	5	0	2	1	1	4	22	2	3	4	2	0	3	1	3	18	2
Ped	5	8	2	1	3	2	1	2	24	2	12	5	5	2	2	2	10	40	5	6	7	5	3	2	3	4	35	4

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	3	2	2	0	2	2	1	1	13	2	1	4	0	1	1	4	1	14	3	5	6	3	1	3	1	1	23	2
Ped	6	6	4	3	0	0	2	4	25	1	4	7	1	1	0	5	3	22	5	3	9	6	7	5	5	2	42	4

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	3	5	4	4	2	3	3	3	27	3	2	2	2	3	3	1	6	22	3	5	5	2	5	4	2	0	26	3
Ped	3	4	3	2	4	4	5	3	28	11	4	11	5	8	3	5	7	54	5	14	12	9	4	7	7	7	65	6
TOT	22	27	18	13	14	11	13	18	136	23	28	34	13	17	10	18	31	174	23	36	43	27	20	24	19	17	209	22

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 8

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	5	2	7	5	4	1	3	8	35	9	6	1	5	4	3	3	6	37	9	9	4	11	10	14	6	4	67	6
Ped	5	4	1	4	1	3	1	2	21	1	0	2	2	0	3	3	2	13	6	1	12	1	3	0	4	1	28	3

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	1	3	3	4	2	4	0	4	21	4	7	4	4	5	6	3	8	41	11	10	8	13	8	5	8	6	69	5
Ped	5	4	1	2	1	1	1	0	15	2	1	3	3	3	1	1	5	19	2	2	3	3	4	1	8	7	30	3

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	6	5	11	1	4	5	1	2	35	9	6	4	9	8	8	4	8	56	6	13	5	10	11	13	5	1	64	6
Ped	4	1	1	0	2	5	6	3	22	3	3	7	6	1	3	1	1	25	9	7	8	7	6	12	2	4	55	4
TOT	26	19	24	16	14	19	12	19	149	28	23	21	29	21	24	15	30	191	43	42	40	45	42	45	33	23	313	27

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 9

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	1	0	4	5	1	2	1	5	19	6	4	5	3	2	2	5	1	28	6	10	10	1	5	4	0	1	37	4
Ped	10	6	2	2	4	1	2	3	30	2	5	12	8	7	0	4	4	42	13	15	14	8	11	3	5	5	74	6

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	1	1	2	1	1	2	3	1	12	2	4	3	6	14	5	4	5	43	0	3	4	1	4	2	0	0	14	3
Ped	4	5	0	0	0	3	1	4	17	6	3	14	3	6	2	4	8	46	7	13	14	7	7	14	4	6	72	6

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	0	2	1	1	3	2	2	3	14	1	1	2	4	2	2	2	0	14	12	9	6	1	5	0	0	1	34	3
Ped	2	0	0	0	1	0	3	5	11	2	4	16	13	14	7	8	5	69	13	6	16	5	10	8	0	8	66	6
TOT	18	14	9	9	10	10	12	21	103	19	21	52	37	45	18	27	23	242	51	56	64	23	42	31	9	21	297	27

Ponto 6 – Sentido de deslocamento: 10

Data: 02/06/2026 – Terça-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	38	25	19	8	9	8	8	7	122	19	31	22	22	41	19	27	19	200	28	61	58	28	44	22	19	28	288	25
Ped	3	8	4	6	8	9	2	3	43	12	11	33	14	8	6	4	4	92	19	18	32	14	13	15	12	14	137	11

Data: 03/06/2026 – Quarta-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	41	22	18	6	8	8	11	7	121	18	33	24	19	42	21	27	25	209	32	63	66	26	40	25	21	21	294	26
Ped	5	11	3	4	4	2	1	6	36	10	12	31	15	10	8	5	8	99	21	14	35	15	15	11	10	9	130	11

Data: 08/06/2026 – Segunda-feira

	07:00 07:15	07:15 07:30	07:30 07:45	07:45 08:00	08:00 08:15	08:15 08:30	08:30 08:45	08:45 09:00	Total manhã	11:00 11:15	11:15 11:30	11:30 11:45	11:45 12:00	12:00 12:15	12:15 12:30	12:30 12:45	12:45 13:00	Total tarde	17:00 17:15	17:15 17:30	17:30 17:45	17:45 18:00	18:00 18:15	18:15 18:30	18:30 18:45	18:45 19:00	Total noite	Média
Ônib	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bic	46	26	16	9	10	5	7	12	131	25	40	34	15	43	25	22	26	230	39	56	67	24	33	38	37	33	327	29
Ped	7	15	3	5	3	3	2	13	51	12	11	30	12	13	7	17	14	116	10	15	29	19	19	20	11	11	134	13
TOT	140	107	63	38	42	35	31	48	504	96	138	174	97	157	86	102	96	946	149	227	287	126	164	131	110	116	1310	115

4.2.2 METODOLOGIA DO NÍVEL DE SERVIÇO

- ☐ Manual IPR 723 para rodovias de pista simples classe I;
- ✓ Manual IPR 723 para rodovias de pista simples classe II;
- ✓ Manual IPR 723 para rodovias de pista dupla;
- ✓ High Way Capacity Manual 2000 para interseção semaforizada;
- ✓ High Way Capacity Manual 2000 para interseção não semaforizada;
- ✓ High Way Capacity Manual 2000 para rotatórias;
- ✓ Outra: Manual de Semáforos do CONTRAN (2014)

4.2.3 EVOLUÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO												
ANO	PONTO 1 - Rótula				PONTO 2 – Interseção não semaforizada				PONTO 3 – Interseção não semaforizada			
	Av. Santos Dumont x Rua Tuiuti				Av. Miguel Alves Castanha x Rua Attílio Domingos Sdrigotti (Sentido 8)				Rua Tuiuti x Rua Pica-Pau (Sentidos 1 e 2)			
	SEM o empreendimento		COM o empreendimento		SEM o empreendimento		COM o empreendimento		SEM o empreendimento		COM o empreendimento	
	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço
2026	3742	F	3742	F	750	C	750	C	1127	F	1127	F
2027	3854	F	3854	F	773	C	773	C	1161	F	1161	F
2028	3970	F	3970	F	796	C	796	C	1196	F	1196	F
2029	4089	F	4089	F	820	C	820	C	1232	F	1232	F
2030	4212	F	4212	F	844	C	844	C	1268	F	1268	F
2031	4338	F	4711	F	869	C	953	D	1307	F	1361	F
2032	4468	F	4841	F	896	C	980	D	1346	F	1400	F
2033	4602	F	4975	F	922	C	1006	D	1386	F	1440	F
2034	4740	F	5113	F	950	C	1034	D	1428	F	1482	F
2035	4882	F	5698	F	979	C	1163	F	1470	F	1587	F
2036	5029	F	5845	F	1008	C	1192	F	1515	F	1632	F
2037	5180	F	5996	F	1038	D	1222	F	1560	F	1677	F
2038	5335	F	6845	F	1069	D	1410	F	1607	F	1823	F
2039	5495	F	7005	F	1101	D	1442	F	1655	F	1871	F
2040	5660	F	7170	F	1134	D	1475	F	1705	F	1921	F

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO								
ANO	PONTO 4 – Interseção semaforizada							
	Rua Iririú x Rua Guaíra (Sentido 1) Capacidade: 2296 ucp/h				Rua Iririú x Rua Guaíra (Sentido 2) Capacidade: 2352 ucp/h			
	SEM o empreendimento		COM o empreendimento		SEM o empreendimento		COM o empreendimento	
	VP (ucp/h)	Capaci-dade	VP (ucp/h)	Capaci-dade	VP (ucp/h)	Capaci-dade	VP (ucp/h)	Capaci-dade
2026	1215	Atende	1215	Atende	1307	Atende	1307	Atende
2027	1251	Atende	1251	Atende	1346	Atende	1346	Atende
2028	1289	Atende	1289	Atende	1387	Atende	1387	Atende
2029	1328	Atende	1328	Atende	1428	Atende	1428	Atende
2030	1367	Atende	1367	Atende	1471	Atende	1471	Atende
2031	1409	Atende	1557	Atende	1515	Atende	1579	Atende
2032	1451	Atende	1600	Atende	1561	Atende	1624	Atende
2033	1494	Atende	1643	Atende	1607	Atende	1671	Atende
2034	1539	Atende	1688	Atende	1656	Atende	1719	Atende
2035	1585	Atende	1911	Atende	1705	Atende	1845	Atende
2036	1633	Atende	1958	Atende	1756	Atende	1896	Atende
2037	1682	Atende	2007	Atende	1809	Atende	1949	Atende
2038	1732	Atende	2334	Não atende	1863	Atende	2121	Atende
2039	1784	Atende	2386	Não atende	1919	Atende	2177	Atende
2040	1838	Atende	2440	Não atende	1977	Atende	2235	Atende

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO								
ANO	PONTO 5 – Interseção semaforizada							
	Rua Iririú x Rua Tuiuti – (Sentido 2) – Capacidade: 2912 ucp/h				Rua Iririú x Rua Tuiuti – (Sentido 3) – Capacidade: 1152 ucp/h			
	SEM o empreendimento		COM o empreendimento		SEM o empreendimento		COM o empreendimento	
	VP (ucp/h)	Capaci-dade	VP (ucp/h)	Capaci-dade	VP (ucp/h)	Capaci-dade	VP (ucp/h)	Capaci-dade
2026	1177	Atende	1177	Atende	1217	Não atende	1217	Não atende
2027	1212	Atende	1212	Atende	1254	Não atende	1254	Não atende
2028	1249	Atende	1249	Atende	1291	Não atende	1291	Não atende
2029	1286	Atende	1286	Atende	1330	Não atende	1330	Não atende
2030	1325	Atende	1325	Atende	1370	Não atende	1370	Não atende
2031	1364	Atende	1364	Atende	1411	Não atende	1460	Não atende
2032	1405	Atende	1405	Atende	1453	Não atende	1503	Não atende
2033	1448	Atende	1448	Atende	1497	Não atende	1546	Não atende
2034	1491	Atende	1491	Atende	1542	Não atende	1591	Não atende
2035	1536	Atende	1536	Atende	1588	Não atende	1696	Não atende
2036	1582	Atende	1582	Atende	1636	Não atende	1744	Não atende
2037	1629	Atende	1629	Atende	1685	Não atende	1793	Não atende
2038	1678	Atende	1678	Atende	1735	Não atende	1935	Não atende
2039	1728	Atende	1728	Atende	1787	Não atende	1987	Não atende
2040	1780	Atende	1780	Atende	1841	Não atende	2041	Não atende

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO				
ANO	PONTO 6 – Interseção não semaforizada Rua Albano Schmidt x Rua Sílvio Bertoloto (Sentidos 4 e 5)			
	SEM o empreendimento		COM o empreendimento	
	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço
2026	699	C	699	C
2027	720	C	720	C
2028	742	C	742	C
2029	764	C	764	C
2030	787	C	787	C
2031	810	C	839	C
2032	835	C	864	D
2033	860	D	889	D
2034	885	D	914	D
2035	912	D	975	D
2036	939	D	1002	D
2037	968	D	1031	D
2038	997	D	1115	E
2039	1027	D	1145	E
2040	1057	D	1175	E

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO								
ANO	Rua Tuiuti				Rua Iririú			
	SEM o empreendimento		COM o empreendimento		SEM o empreendimento		COM o empreendimento	
	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço
2026	1681	D	1681	D	2465	E	2465	E
2027	1731	D	1731	D	2539	E	2539	E
2028	1783	D	1783	D	2615	E	2615	E
2029	1837	D	1837	D	2694	E	2694	E
2030	1892	D	1892	D	2774	E	2774	E
2031	1949	D	2208	E	2858	E	3070	E
2032	2007	D	2266	E	2943	E	3156	E
2033	2067	D	2326	E	3032	E	3244	E
2034	2129	D	2388	E	3123	E	3335	E
2035	2193	E	2760	E	3216	E	3681	F
2036	2259	E	2826	E	3313	E	3777	F
2037	2327	E	2894	E	3412	F	3877	F
2038	2397	E	3454	F	3515	F	4375	F
2039	2469	E	3526	F	3620	F	4480	F
2040	2543	E	3600	F	3729	F	4589	F

PROJEÇÃO DE TRÁFEGO								
ANO	Rua Albano Schmidt				Avenida Miguel Alves Castanha			
	SEM o empreendimento		COM o empreendimento		SEM o empreendimento		COM o empreendimento	
	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço	VP (ucp/h)	Nível de Serviço
2026	1688	C	1688	C	763	B	763	B
2027	1739	C	1739	C	786	B	786	B
2028	1791	C	1791	C	809	B	809	B
2029	1845	C	1845	C	834	B	834	B
2030	1900	C	1900	C	859	B	859	B
2031	1957	C	2007	C	885	B	1053	C
2032	2016	C	2066	C	911	C	1080	C
2033	2076	C	2126	C	938	C	1107	C
2034	2138	C	2188	C	967	C	1135	C
2035	2202	C	2312	D	996	C	1364	C
2036	2269	C	2379	D	1025	C	1394	D
2037	2337	D	2447	D	1056	C	1425	D
2038	2407	D	2611	D	1088	C	1770	D
2039	2479	D	2683	D	1120	C	1802	D
2040	2553	D	2757	D	1154	C	1836	D

A implantação e operação de polos geradores de tráfego pode ocasionar um aumento significativo no volume de veículos nas vias adjacentes e de acesso ao polo gerador. Isso pode gerar efeitos adversos, como congestionamentos, aumento do tempo de deslocamento dos usuários do empreendimento e dos veículos em passagem, elevação dos níveis de poluição atmosférica e sonora, redução do conforto durante os deslocamentos e incremento no número de acidentes. Também são comuns conflitos entre o tráfego de passagem e o tráfego com destino ao empreendimento, além do aumento da demanda por estacionamento, caso o polo gerador de tráfego não disponha de um número suficiente de vagas em seu interior (DENATRAN, 2001). Considerando esses aspectos, torna-se fundamental mensurar o potencial gerador de tráfego de novos empreendimentos, como o caso em análise, avaliando o nível de serviço atual e projetado. Diante do contexto do empreendimento, sabe-se que por mais que o cronograma de implantação de todas as vias projetadas seja de 11 anos e que a ocupação da área dependa de investidores futuros que farão os próprios licenciamentos, para fins de estudo de tráfego considerar-se-á a máxima ocupação possível, escalonada de acordo com as fases do cronograma de obras. A área receberá fluxo de moradores, funcionários, clientes, visitantes do parque e pessoas que utilizarão as novas vias como intermédio para chegar aos seus destinos.

O nível de serviço indica em que condições a via opera ou irá operar. O conceito de nível de serviço refere-se a uma avaliação qualitativa das condições de operação de uma corrente de tráfego, tal como é percebida por motoristas e passageiros. Indica o conjunto de condições operacionais que ocorrem em uma via, faixa ou interseção, considerando-se os fatores velocidade, tempo de percurso, restrições ou interrupções de trânsito, grau de liberdade de manobra, segurança, conforto, economia e outros. O DNIT define seis níveis de serviço, de “A” a “F”, onde o nível “A” indica a melhor condição possível e o nível “F” o colapso.

A estimativa da geração de tráfego foi feita com base no número de unidades tendo como referência a publicação da *National Cooperative Highway Research Program NCHRP report* 187, arbitrando as unidades como “apartamentos”. Como o empreendimento possui estimativa máxima de 7090 unidades residenciais, as viagens geradas pelos condôminos são estimadas conforme os tópicos abaixo:

- 7090 x 6 = 42540 viagens/dia;
- 42540 x 10,8% = 4594,32 viagens/hora de pico;
- 4594,32 x 12,4% = 569,70 viagens/hora de ônibus – 7 ônibus;
- 4594,32 – 569,70 = 4024,62 viagens/hora;
- 4024,62 ÷ 1,56 = 2579,88 viagens veiculares/hora.

As viagens geradas pela área comercial foram calculadas baseando-se na mesma referência (*NCHRP Report 187*), considerando a área comercial como “varejo-mercado livre”.

- 22369,39m² x 10,764 = 240784,11 pés quadrados;
- 240784,11 ÷ 1000 x 97 = 23356,06 viagens/dia;
- 23356,06 x 3% = 700,68 viagens/dia de ônibus (700,68 x 12,40%= 86,88 viagens ônibus/hora de pico – 2 ônibus);
- 23356,06 – 700,68 = 22655,38 viagens/dia;
- 22655,38 x 12,40% = 2809,27 viagens/hora de pico;
- 2809,27 ÷ 1,64 = 1712,97 viagens veiculares na hora de pico.

Estima-se 4307 viagens na hora de pico geradas pelo empreendimento quando a área atingir sua ocupação máxima.

Sabe-se, porém, que o empreendimento é faseado e que sua ocupação dependerá de futuros empreendedores. Para fins de estudo, será arbitrado que no prazo de cada fase de execução da infraestrutura da OUC também haverá a total ocupação e operação da área.

- 1ª fase - 4733 moradores (24,72%)
- 2ª fase - 5611 moradores (29,31%)
- 3ª fase - 8799 moradores (45,97%)

Considerando a proporção de acréscimo populacional em cada fase, aplicou-se esses percentuais às viagens estimadas para que se tenha o fluxo adicional em cada uma das etapas do empreendimento.

- 1ª fase – 1065 viagens (24,72%) → em 2031
- 2ª fase - 1262 viagens (29,31%) → em 2035
- 3ª fase - 1980 viagens (45,97%) → em 2038

Ressalta-se que esses valores representam a situação mais crítica possível e será o cenário considerado para o desenvolvimento de todos os cálculos. Porém, entende-se que na prática a ocupação da área será feita ao longo dos 30 anos da validade da OUC e não somente ao longo dos 11 anos de obras das contrapartidas da OUC, pois dependerá de futuros empreendedores e da absorção da oferta pelo mercado. Além disso, não necessariamente a ocupação máxima será alcançada, pois ela representa o limite que se pode chegar e não um valor obrigatório.

Tabela 3.1 (Tabela 1 do NCHRP 187)

TAXAS MÉDIAS DE VIAGENS VEICULARES E OUTRAS CARACTERÍSTICAS DOS GERADORES[a]

GERADOR[b]	VIAGENS VEICULARES[c] DIÁRIAS DE & PARA POR		PICO HORÁRIO (%)			AUTO OCUPAÇÃO	% DO TOTAL DE VIAGENS PESSOAIS POR ÔNIBUS[d]
	UN. RESID.	ACRE	A. M. PICO	P. M. PICO	PICO DO GERADOR		
RESIDENCIAL							
Familia Simples							
1 Un.Resid/Acre	9,3	9,3	8,0	10,8	10,8	1,62	3,2
2 Un.Resid/Acre	9,3	18,6	8,0	10,8	10,8	1,62	3,2
3 Un.Resid/Acre	10,2	30,6	8,0	10,8	10,8	1,67	3,2
4 Un.Resid/Acre	10,2	40,8	8,0	10,8	10,8	1,67	3,2
5 Un.Resid/Acre	9,1	45,5	8,0	10,8	10,8	1,62	3,2
Densidade Média (Duplex, Townhouses, etc.)							
5 Un. Resid/Acre	7,0	35,0	8,0	10,8	10,8	1,57	5,6
10 Un. Resid/Acre	7,0	70,0	8,0	10,8	10,8	1,57	5,6
15 Un. Resid/Acre	7,0	105,0	8,0	10,8	10,8	1,57	5,6
APARTAMENTOS							
15 Un. Resid/Acre	6,0	90,0	7,9	10,8	10,8	1,56	12,4
25 Un. Resid/Acre	6,0	150,0	7,9	10,8	10,8	1,56	12,4
35 Un. Resid/Acre	6,0	210,0	7,9	10,8	10,8	1,56	12,4
50 Un. Resid/Acre	6,0	300,0	7,9	10,8	10,8	1,56	12,4
60 Un. Resid/Acre	6,0	360,0	7,9	10,8	10,8	1,56	12,4

(Continuação)

GERADOR[b]	VIAGENS VEICULARES[c] DIÁRIAS DE & PARA POR			PICO HORÁRIO (%)			AUTO OCUPAÇÃO	% DO TOTAL DE VIAGENS PESSOAIS POR ÔNIBUS[d]
	1000 pes² GFA	EMPREGADOS	ACRE	A. M. PICO	P. M. PICO	PICO DO GERADOR		
VAREJO								
"Free Standing"								
Supermercado	135,3	-	1000	0	8,7	12,6	1,64	1
Lojas de Desconto	50,2	57,2	-	0	5,1	9,7	1,64	1
Loja Desconto com Supermerc	81,2	30,3	-	0	6,9	11,1	1,64	1
Lojas de Departamento	36,1	32,8	900	-	-	-	1,64	2
Auto Atendimento	88,8	-	-	-	-	-	1,64	1
Agência de Carros Novos	44,3	-	-	-	-	-	1,64	1
Conveniencia (24 hrs.)	577,0	-	-	-	-	-	1,64	1
Conveniencia (15-16 hrs.)	322,0	-	-	-	-	-	1,64	1
Shopping Center								
(+ 1 milhão pes²)	33,5	30,9	580	1,9	9,7	11,5	1,64	3
(1/2 – 1 milhão pés²)	34,7	20,4	370	2,8	9,6	-	1,64	3
Mercado Livre (100.000-500.000 pes².)	45,9	20,6	330	-	11,2	11,3	1,64	3
Mercado Livre (menos 100.000 pes².)	97,0	-	-	3,3	11,5	12,4	1,64	3
Área Central (Alta Densidade)	40,0	-	900	-	-	-	1,64	12

Figura 116: Recorte feito da versão traduzida da *NCHRP Report 187* – Valores utilizados para cálculo da estimativa de tráfego.

Com base nas possíveis rotas de acesso e saída do empreendimento às diversas regiões da cidade, estipulou-se percentuais de preferência para que se pudesse obter as viagens acrescidas estimadas em cada um dos pontos de contagem. As rotas foram consultadas pelo *Google Maps*, obtendo-se caminhamentos de diversos pontos do empreendimento a todos os bairros do município. Dessa forma foi possível visualizar quais destinos e/ou origens possuem como intermédio as interseções escolhidas para este estudo.

- Ponto 1 – Ida e volta (Distrito Industrial, Zona Norte, Centro, Zona Sul)
- Ponto 2 – Ida e volta (Comasa, Boa Vista, Zona Sul)
- Ponto 3 – Ida e volta (Local)
- Ponto 4 – Só ida (Zona Norte, Centro, Zona Sul)
- Ponto 5 – Só volta (Zona Norte, Centro, Zona Sul)
- Ponto 6 – Só volta (Comasa, Boa Vista, Zona Sul)

Estimou-se 1510 (35%) viagens geradas pelo empreendimento para o Ponto 1, 1077 (25%) para o Ponto 2, 216 (5%) para o Ponto 3, 860 (20%) para o Ponto 4, 322 (7,5%) para o Ponto 5 e 322 (7,5%) para o Ponto 6.

Para estimativa de viagens em cada ponto, levou-se em consideração os sentidos de saída e retorno ao empreendimento, divididos entre os fluxos possíveis conforme descrito a seguir.

- Ponto 1 – 151 veic/h em cada sentido (3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 16)
- Ponto 2 – 341 veic/h para os sentidos 2, 5 e 6 e 54 veic/h para o sentido 7
- Ponto 3 – 72 veic/h em cada sentido (1, 2, 3)
- Ponto 4 – 602 veic/h para o sentido 1 e 258 veic/h para o sentido 2
- Ponto 5 – 122 veic/h para o sentido 1 e 200 veic/h para o sentido 3
- Ponto 6 – 102 veic/h para os sentidos 2, 3 e 6 e 8 veic/h para os sentidos 4 e 5

Conforme orientação encontrada na página 34 do manual de estudos de tráfego do DNIT, comumente se considera uma taxa de crescimento populacional anual de 3,00%:

> “A experiência mostra que o tráfego costuma crescer a taxas de crescimento anuais de variação relativamente lenta. Ultimamente tem sido comum adotar, à falta de informações de variáveis socioeconômicas, uma taxa de crescimento anual de 3%, próxima da taxa de crescimento econômico do país como um todo, o que resulta em uma função exponencial.”

Além das interseções, fez-se a análise da capacidade e cálculo do nível de serviço da Rua Tuiuti (utilizando os dados de contagem do Ponto 1, somando-se todos os veículos que saem e entram na referida rua, por meio dos fluxos 4, 6, 16, 9, 10, 11 e 12), da Rua Iririú (utilizando os dados de contagem do Ponto 4 dos sentidos 1 e 2), da Rua Albano Schmidt (baseando-se nos sentidos 1, 2 e 3 do Ponto 6) e da Avenida Miguel Alves Castanha (de acordo com os fluxos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 do Ponto 2).

Para as interseções não semaforizadas, rótula e vias, a avaliação foi realizada por meio dos níveis de serviço, classificados de A a F, enquanto para as interseções semaforizadas foi verificada a relação entre

o volume de tráfego e a capacidade disponível em cada movimento analisado, considerando o tempo de verde efetivo e o tempo do ciclo do semáforo.

No Ponto 1 – Av. Santos Dumont com a Rua Tuiuti, verifica-se que a condição operacional já é crítica no cenário sem empreendimento, permanecendo classificada como nível de serviço F durante todo o horizonte de projeção. A implantação do empreendimento, portanto, não provoca alteração na classificação do nível de serviço, uma vez que a interseção já se encontra no pior nível possível. Entretanto, observa-se um aumento significativo dos volumes de tráfego a partir de 2031, decorrente da inserção gradual dos fluxos gerados pelo empreendimento. Assim, embora o empreendimento não seja responsável pela mudança da classificação do nível de serviço, sua implantação contribui para o aumento do tempo de espera dos veículos para fazerem as conversões.

No Ponto 2 – Av. Miguel Alves Castanha com a Rua Attílio Domingos Sdrigotti (Sentido 8), observa-se o nível de serviço C, uma circulação ainda estável, mantendo-se nessa classificação até 2036. Com a implantação do empreendimento, a interseção passa para o nível D a partir de 2031, antecipando em 6 anos a mudança em relação ao cenário sem o empreendimento, correspondendo ao início da instabilidade. Em 2035, considerando a operação integral da 2ª etapa do empreendimento, o cenário com empreendimento evolui para nível F, enquanto o cenário sem empreendimento alcança no máximo o nível D até 2040.

No Ponto 3 – Rua Tuiuti com a Rua Pica-Pau (Sentidos 1 e 2), a situação operacional também já se encontra sobrecarregada. No cenário sem empreendimento, o ponto apresenta nível de serviço F desde 2026, não havendo perspectiva de melhora considerando os atuais trajetos disponíveis para a população. A implantação do empreendimento, portanto, não altera essa classificação, embora resulte em incremento dos volumes de tráfego. Portanto, assim como observado no Ponto 1, o empreendimento contribui para o agravamento dos volumes de tráfego em uma interseção que já apresenta condição crítica no cenário sem empreendimento, mas não é responsável pela alteração da classificação do nível de serviço.

No Ponto 4 – Rua Iririú com a Rua Guaíra, para o sentido 1, tanto o cenário sem empreendimento quanto o cenário com empreendimento permanecem dentro da capacidade até 2037. Somente em 2038 o cenário com o empreendimento passa a apresentar o volume do fluxo maior do que a capacidade do semáforo. Portanto, a implantação do empreendimento é responsável por antecipar a perda da capacidade de escoamento do ponto, algo que só acontecerá daqui 12 anos, considerando que a integralidade da população máxima prevista estará instalada no empreendimento nessa data. Para o sentido 2, a capacidade máxima não é ultrapassada pelo menos até 2040 nos cenários com e sem empreendimento, não havendo mudança de critério pela instalação do empreendimento.

No Ponto 5 – Rua Iririú com a Rua Tuiuti, verifica-se resultados distintos entre os movimentos analisados. No sentido 2, o fluxo fica abaixo da capacidade máxima tanto no cenário sem o empreendimento quanto no cenário com o empreendimento. Assim, o tráfego adicional gerado pelo empreendimento é absorvido pela capacidade disponível, não resultando em perda da condição de atendimento no período analisado –

resultado obtido principalmente por haver 2 faixas. Por sua vez, no sentido 3, em que só há 1 faixa, a situação é crítica desde o início da projeção: o volume de tráfego atual já supera a capacidade disponível. A implantação do empreendimento mantém essa condição e amplia progressivamente o volume de tráfego. Dessa forma, o empreendimento contribui para o agravamento de uma condição de insuficiência de capacidade que já existe no cenário sem empreendimento, mas não é responsável pela origem dessa condição.

No Ponto 6 – Rua Albano Schmidt com a Rua Sílvio Bertoloto (Sentidos 4 e 5), a interseção encontra-se com nível de serviço “C”. A implantação do empreendimento antecipa em 1 ano a mudança de nível para “D” e em pelo menos 3 anos para “E”, nível este caracterizado por operar muito próximo à capacidade máxima, gerando filas.

Quanto à análise das vias, verifica-se que a Rua Tuiuti apresenta nível de serviço D no cenário sem empreendimento até 2034. Com a implantação do empreendimento, entretanto, a via passa para nível E já em 2031, antecipando em em 4 anos a troca. Somente em 2038, ano em que está sendo arbitrada a ocupação integral da população máxima prevista para a 3ª fase, o cenário evolui para nível F (fluxo severamente congestionado, com demanda superior à capacidade), antecipando em pelo menos 3 anos a antecipação da troca de nível.

A Rua Iririú encontra-se no nível de serviço E, caracterizado por operar muito próximo à capacidade máxima, gerando filas, passando para F em 11 anos. O empreendimento antecipa essa troca em apenas 2 anos. Dessa forma, embora haja a antecipação do agravamento da situação por conta do empreendimento, não se nota uma interferência significativa na evolução do nível de serviço.

Na Rua Albano Schmidt, observa-se que o nível de serviço permanece em C no cenário sem empreendimento até 2036. No cenário com empreendimento, a via passa para nível D em 2035, antecipando em 2 anos a troca. Apesar disso, a classificação permanece em nível D até o final do horizonte de projeção, não havendo alteração adicional provocada pelo empreendimento.

Por fim, a Avenida Miguel Alves Castanha apresenta nível de serviço B no cenário sem o empreendimento até 2031, passando para nível C a partir de 2032. O empreendimento antecipa em apenas 1 ano a alteração para C. Posteriormente, a condição evolui para nível D, sendo antecipada em pelo menos 5 anos.

Os resultados indicam que os impactos decorrentes da implantação do empreendimento não são uniformes ao longo da rede viária analisada. Em alguns pontos a classificação do nível de serviço não é alterada, uma vez que as interseções já operam no nível mais crítico. Em outras, a mudança de nível não existe ou não é significativa, de maneira que a via ou a interseção seguem operando com uma capacidade semelhante ao que operariam mesmo sem o empreendimento. Por outro lado, há situações em que o empreendimento produz efeitos mais significativos, afetando consideravelmente o tempo de espera e as velocidades de tráfego.

Deve-se ressaltar, porém, que a implantação do Plano Viário previsto na OUC vem ao encontro do que se espera diante do aumento previsto de fluxo. Conforme citado e demonstrado no item 4.1 deste EIV, as vias propostas tendem a amenizar o fluxo das vias principais da região, como a Rua Tuiuti, distribuindo melhor o tráfego de todo o bairro e região ao criar alternativas para os deslocamentos. Além disso, com a possibilidade de oferta de comércios e serviços na gleba da OUC, algumas pessoas optarão por buscar esses interesses na própria área em estudo, evitando deslocamentos maiores e reduzindo os pontos de conflito.

4.3 SINALIZAÇÃO VIÁRIA

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, a sinalização viária é o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança implantados em vias públicas com o objetivo de guiar o trânsito e conduzir o sistema viário da melhor e mais segura forma possível. Ainda de acordo com o referido documento, os sinais de trânsito podem ser verticais e horizontais, implantados para auxiliar a sinalização viária de um local. Tais dispositivos podem ser placas, marcas viárias, dispositivos de controles luminosos, dentre outros, de forma a orientar veículos e pedestres.

As análises da sinalização viária foram realizadas nas vias do entorno do empreendimento, com destaque para as ruas onde que serão conectadas ao plano viário a ser implantado pela OUC. A seleção dessas vias considerou sua importância para a distribuição dos fluxos de tráfego futuro, contribuindo para a conectividade e mobilidade do bairro. Nesse contexto, as vias que se destacam são a Rua Emílio Landmann, Rua Arara, Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho, Avenida Miguel Alves Castanha, Rua Maria Regina Klock Russi, Emília Silva Denk, Rua Valdemar Medeiros e Rua Antônio Jorge Cecyn. As vias analisadas apresentam, em sua maioria, configuração de pista simples com circulação em mão dupla, atendendo às características predominantes do sistema viário local. As exceções são a Avenida Miguel Alves Castanha e a Rua Maria Regina Klock Russi, que possuem configuração em pista dupla e fluxos separados por canteiro central.

Na análise da Rua Emílio Landmann ao longo de sua extensão foi identificado a presença de sinalização horizontal contemplando a demarcação dos sentidos da via, delimitação de ciclovia existente, faixas de pedestre e dispositivos redutores de velocidade no trecho com pavimentação asfáltica. No trecho com pavimento de blocos intertravados, próximo ao perímetro da OUC, observou-se apenas a presença da sinalização horizontal de “PARE”. Em ambos os trechos, a sinalização horizontal permite sua adequada identificação, porém são observados indícios de desgaste, o que resulta na perda de nitidez das demarcações em alguns pontos. Quanto à sinalização vertical, foram identificadas placas regulamentadoras e indicativas, incluindo sinalização de “PARE”, de limite de velocidade, de ciclofaixa, de lombadas e faixas de pedestre, porém há ausência de placas de parada obrigatória em determinados cruzamentos, com destaque para a interseção com a Rua Prado (Figura 117 a Figura 119).



Figura 117: Cruzamento da Rua Emilio Landmann com a Rua Prado, “PARE” desgastado.



Figura 118: Sinalização vertical existente na Rua Emilio Landmann e desgaste na sinalização horizontal.



Figura 119: Rua Emilio Landmann, após a Rua Prado.

A Rua Arara não apresenta sinalização horizontal ou vertical no trecho pavimentado com blocos intertravados, localizado próximo ao empreendimento. Já ao longo de sua extensão com revestimento asfáltico, observa-se a existência de sinalização vertical, incluindo placas de regulamentação de parada obrigatória, de limite de velocidade e de indicação de lombadas. Em contrapartida, a sinalização horizontal apresenta condições precárias, não havendo demarcações de delimitação dos sentidos de circulação da pista. As marcações existentes restringem-se à sinalização das vagas de estacionamento na via e das lombadas, ambas com sinais de desgaste, além de uma única faixa de pedestres no cruzamento com a Rua Tuiuti (Figura 120 a Figura 123).

Dessa forma, verifica-se que a Rua Arara apresenta deficiências na sinalização viária, especialmente no que se refere à ausência de demarcações horizontais. Diante desse cenário, a implantação de sinalização complementar e a manutenção dos dispositivos já existentes deve ser objeto de análise do órgão responsável.



Figura 120: Rua Arara, na interseção com a Rua Prado.



Figura 121: Sinalização horizontal na Rua Arara.



Figura 122: Sinalização horizontal e vertical na Rua Arara.



Figura 123: Sinalização na interseção da Rua Arara com a Rua Tuiuti.

A Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho encontra-se sem pavimentação, possuindo revestimento primário no segmento entre o empreendimento até a Rua Alois Finder, a partir desse ponto, a via passa a apresentar pavimentação em blocos intertravados até a Rua Attilio Domingos Sdrigotti. Em ambos os trechos, não foi identificada a presença de sinalização horizontal ou vertical, sendo observada apenas a sinalização existente no cruzamento com a Rua Attilio Domingos Sdrigotti (Figura 124). A Avenida Miguel Alves Castanha, caracterizada por pista dupla separada por canteiro central, apresenta boas condições gerais de sinalização

viária. Foram observadas sinalizações horizontais e verticais relacionadas à circulação de veículos, ciclovias, travessias de pedestres e regulamentação de cruzamentos. Alguns segmentos apresentam desgaste pontual das demarcações, sem comprometer significativamente sua identificação pelos usuários (Figura 125 e Figura 126).



Figura 124: Local onde inicia a sinalização na Rua Pedro Silvestre de Santiago Filho.



Figura 125: Sinalização horizontal na Avenida Miguel Alves Castanha.



Figura 126: Sinalização na Avenida Miguel Alves.

A Rua Maria Regina Klock Russi, que possui configuração de pista dupla com separação por canteiro central, não apresenta pavimentação no trecho entre o empreendimento e a Rua Mauro Bley do Nascimento. Já no segmento subsequente, até a Rua Rio do Ferro, a pavimentação está presente em apenas um dos lados do canteiro central. Em razão dessas características, a sinalização horizontal está restrita ao trecho pavimentado, contendo demarcações de sentidos de circulação, faixa de pedestres e ciclofaixa. Entretanto, as marcações existentes apresentam condições precárias de conservação, com elevado grau de desgaste, comprometendo sua visibilidade e legibilidade pelos usuários da via. Quanto a sinalização vertical, sua presença se limita ao segmento entre a Rua Bley do Nascimento e a Rua Rio do Ferro, sendo composta por placas de regulamentação de parada obrigatória, ciclofaixa e limite de velocidade (Figura 127 a Figura 130).



Figura 127: Desgaste da sinalização horizontal na Rua Maria Regina Klock Russi e sinalização vertical.



Figura 128: Sinalização na Rua Maria Regina Klock Russi.



Figura 129: Sinalização no cruzamento da Rua Maria Regina Klock Russi com a Rua Rio do Ferro.



Figura 130: Sinalização horizontal desgastada na Rua Maria Regina Klock Russi.

A Rua Emília Silva Denk apresenta boas condições de sinalização viária, tendo na sinalização vertical a presença de placas regulamentadoras de parada obrigatória, ciclofaixa, conversão proibida e de indicação de lombada, apenas não sendo encontrada placa de limite de velocidade. Já na sinalização horizontal, conta com demarcações de "PARE", faixas de pedestres, lombada, demarcação de sentido de circulação e após

a interseção com a Rua Jacupiranga, observa-se ainda a implantação de sinalização específica para a ciclofaixa, contribuindo para a organização e segurança da circulação dos diferentes modos de transporte (Figura 131 a Figura 133).

A Rua Valdemar Medeiros possui sinalização vertical contendo apenas placas de parada obrigatória, podendo ser incrementada pelo poder público com placas de proibido estacionar em um dos lados da via e placas de limite de velocidade. Já a sinalização horizontal, contendo demarcação de separação de sentidos, faixas de pedestres, demarcações de “PARE” e vagas de estacionamento, se encontram em boas condições de conservação, tendo poucos trechos apresentando um pouco de desgaste (Figura 134 e Figura 135).



Figura 131: Sinalização na Rua Emilia Silva Denk na interseção com a Rua Jacupiranga.



Figura 132: Sinalização Rua Emilia Silva Denk.



Figura 133: Sinalização na Rua Emilia Silva Denk na interseção com o acesso à Avenida Santos Dumont.



Figura 134: Sinalização desgastada na Rua Valdemar Medeiros na interseção com a Rua Jacupiranga.



Figura 135: Sinalização na Rua Valdemar Medeiros na interseção com a Rua Santa Luzia.



Figura 136: Sinalização na Rua Valdemar Medeiros.

A Rua Antônio Jorge Cecyn possui conta com uma sinalização viária adequada, contando na sinalização horizontal com demarcações de sentido, faixas de pedestre, ciclofaixa e lombadas em sua maioria em estado adequado de conservação, com alguns pontos de desgaste ao longo de sua extensão. Já na sinalização vertical consta placas de regulamentação de parada obrigatória, conversão proibida, limite de velocidade, indicação de lombadas e placa de ponto de ônibus (Figura 137 a Figura 139). Possui ainda sinalização semafórica na interseção com a Rua Jacupiranga (Figura 140).



Figura 137: Sinalização na Rua Antônio Jorge Cecyn.



Figura 138: Sinalização na Rua Antônio Jorge Cecyn.



Figura 139: Sinalização na Rua Antônio Jorge Cecyn na interseção com a Rua Tuiuti.



Figura 140: Sinalização na Rua Antônio Jorge Cecyn na interseção com a Rua Jacupiranga.

De forma geral, a sinalização horizontal e vertical das vias do entorno do empreendimento mostra-se bem estruturada e suficiente para organizar o tráfego, verificando-se apenas a necessidade de manutenção da sinalização existente em frente e próxima ao imóvel.

Considerando que o empreendimento em estudo terá aproximadamente 7.090 unidades habitacionais, com uma ocupação estimada em 19.143 moradores e uma população flutuante de 2.500, com impacto gerado ao tráfego local e considerando que a análise da sinalização viária do entorno evidencia que a infraestrutura existente se apresenta, em geral, suficiente para absorver a demanda gerada, não são previstas medidas de prevenção.

4.4 TRANSPORTE ATIVO

O transporte ativo consiste no deslocamento de pessoas por meios não motorizados, como caminhar ou andar de bicicleta, contribuindo para a sustentabilidade e o bem-estar dos usuários. No entanto, para que essa forma de locomoção ocorra com segurança, é essencial que haja uma infraestrutura adequada, incluindo calçadas acessíveis, ciclovias, ou vias compartilhadas sem obstáculos, de modo a garantir a proteção e a mobilidade dos pedestres e ciclistas.

De acordo com informações obtidas por meio do SIMGeo (2026) e das vistorias técnicas realizadas em campo, verifica-se que as vias paralelas a OUC possuem ciclofaixas implantadas, formando uma rede que circunda todo o perímetro da área de intervenção e favorece os deslocamentos por meios não motorizados. Entre as vias que compõem esse sistema estão a Rua Prado, Rua Evaldo Martin Junkes, Rua Dilma Virgilina

Garcia, Rua Harold Maul, Rua Janete de Oliveira, Rua Jacupiranga e Rua Antônio Jorge Cecyn, todas dotadas de ciclofaixas (Figura 141).

Além das vias localizadas no entorno imediato da OUC, observa-se que das vias que serão conectadas ao plano viário proposta algumas já possuem ciclofaixas existentes. Entre elas tem-se a Rua Emilio Landmann, que se conecta à Rua Tuiuti; a Avenida Miguel Alves Castanha que se conecta a Rua Attilio Domingos Sdrigotti; a Rua Maria Regina Klock Russi conecta-se à Rua Rio do Ferro; a Rua Emília Silva Denk, que se conecta ao acesso a Avenida Santos Dumont; e a Rua Antônio Jorge Cecyn que também se conecta à Rua Tuiuti (). Dentro dessas, todas as ciclofaixas se encontram em condições adequadas de uso e conservação, conforme já citado nos tópicos de pavimentação (3.4.1) e sinalização viária (4.3) desse relatório.



Figura 141: Ciclofaixa e ciclorrota na região estudada. Fonte: SIMGeo.



Figura 142: Ciclofaixa na Rua Emilio Landmann.



Figura 143: Ciclofaixa na Avenida Miguel Alves Castanha.



Figura 144: Ciclofaixa na Rua Emília Silva Denk.

Com relação às calçadas, verifica-se que o perímetro da OUC atualmente não apresenta calçadas existentes. Essa condição está relacionada à configuração do sistema viário existente, uma vez que grande parte das vias do entorno é perpendicular ao empreendimento, tendo o seu término nos limites da gleba em estudo. Entretanto, a implantação da OUC contempla a execução de passeios públicos e ciclofaixas integrados ao novo sistema viário proposto, incluindo os trechos de conexão com a malha urbana existente. Essas intervenções têm o objetivo de contribuir para ampliar a conectividade entre diferentes setores do bairro, incentivando deslocamentos não motorizados e promovendo maior integração urbana.

As vistorias realizadas em campo no entorno do empreendimento identificaram uma variação significativa no padrão de acabamento e conservação das calçadas, uma vez que sua implantação e manutenção são de responsabilidade dos respectivos proprietários dos imóveis. Essa condição resulta em diferentes tipos de acabamento, materiais e níveis de acessibilidade ao longo das vias.



Figura 145: Aspecto da calçada, em frente ao imóvel e entorno.



Figura 146: Aspecto da calçada, entorno do imóvel, Rua Ivani Ribeiro.



Figura 147: Aspecto da calçada, entorno do empreendimento, interseção da Rua Emilia Silva Denk com a Rua Jacupiranga.

A conservação das vias é de responsabilidade da administração pública, a qual deverá mantê-la com sinalização adequada; quanto as calçadas, a sua adequação é de responsabilidade dos proprietários dos demais imóveis. Ressalta-se que as calçadas e ciclofaixas do empreendimento serão devidamente executadas com a implantação do empreendimento para que atenda às exigências do município.

Por fim, a demanda acrescida terá um impacto para a região. Verifica-se que a infraestrutura existente para os pedestres é suficiente para atender a demanda, sendo necessário apenas a execução das calçadas e ciclofaixas previstas na OUC. Quanto à execução de outras ciclovias no entorno do empreendimento, é de responsabilidade do município a implantação conforme projetos viários. Conclui-se, portanto, que não há necessidade imediata de demais intervenções por parte do empreendedor.

4.5 TRANSPORTE COLETIVO

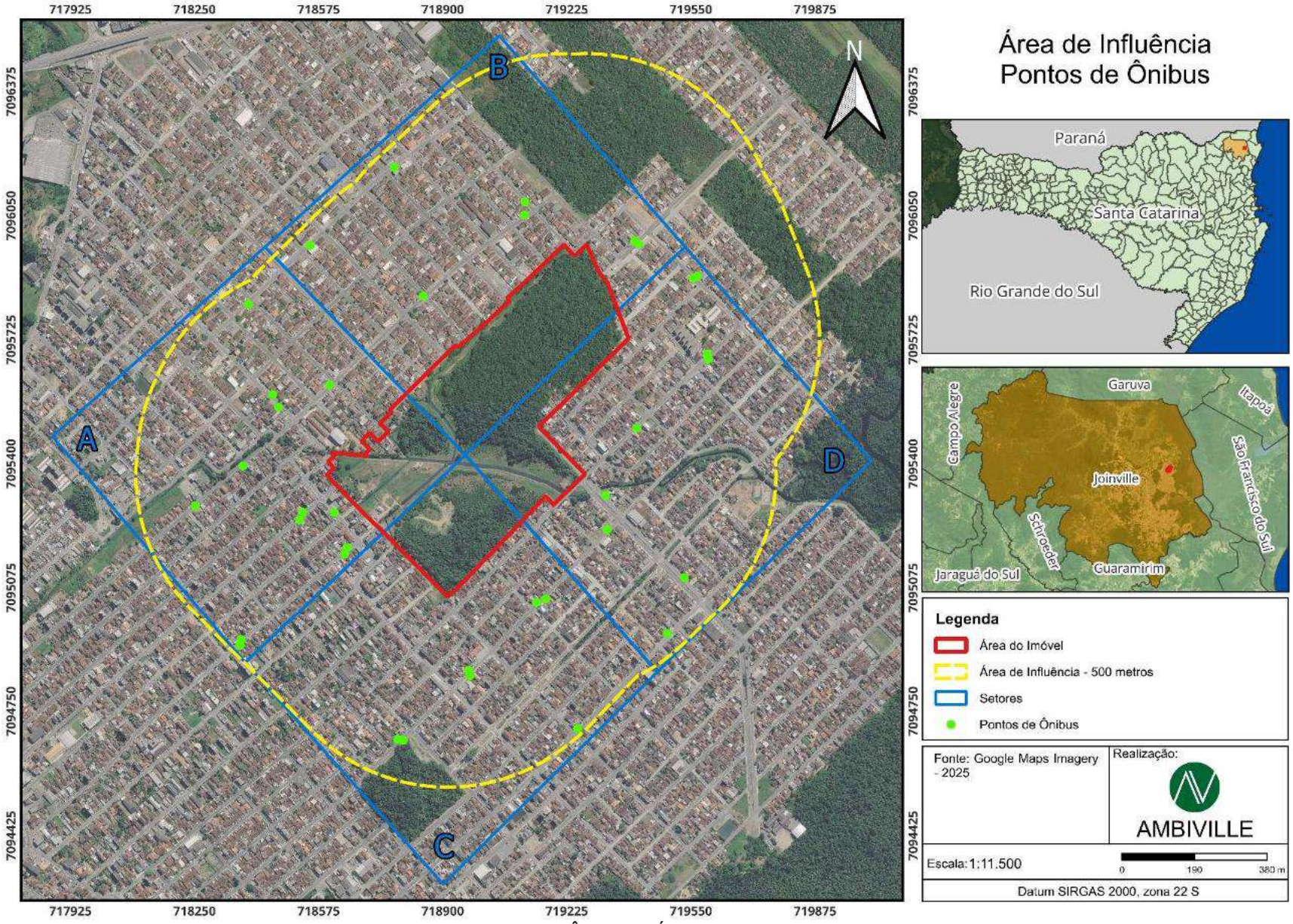


Figura 148: Pontos de Ônibus na Área de Influência de 500 metros.

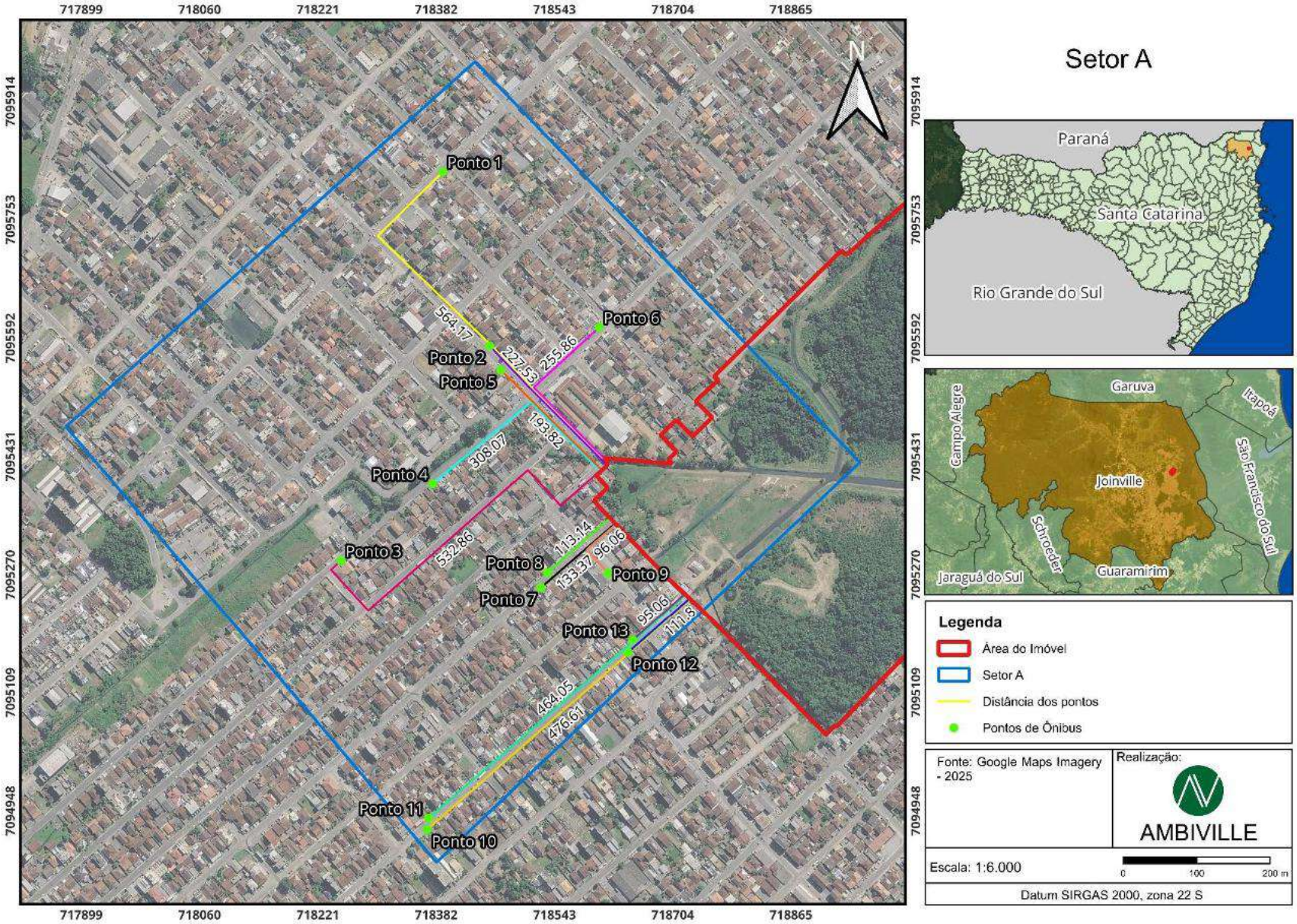


Figura 149: Pontos de Ônibus na Área de Influência de 500 metros – SETOR A.

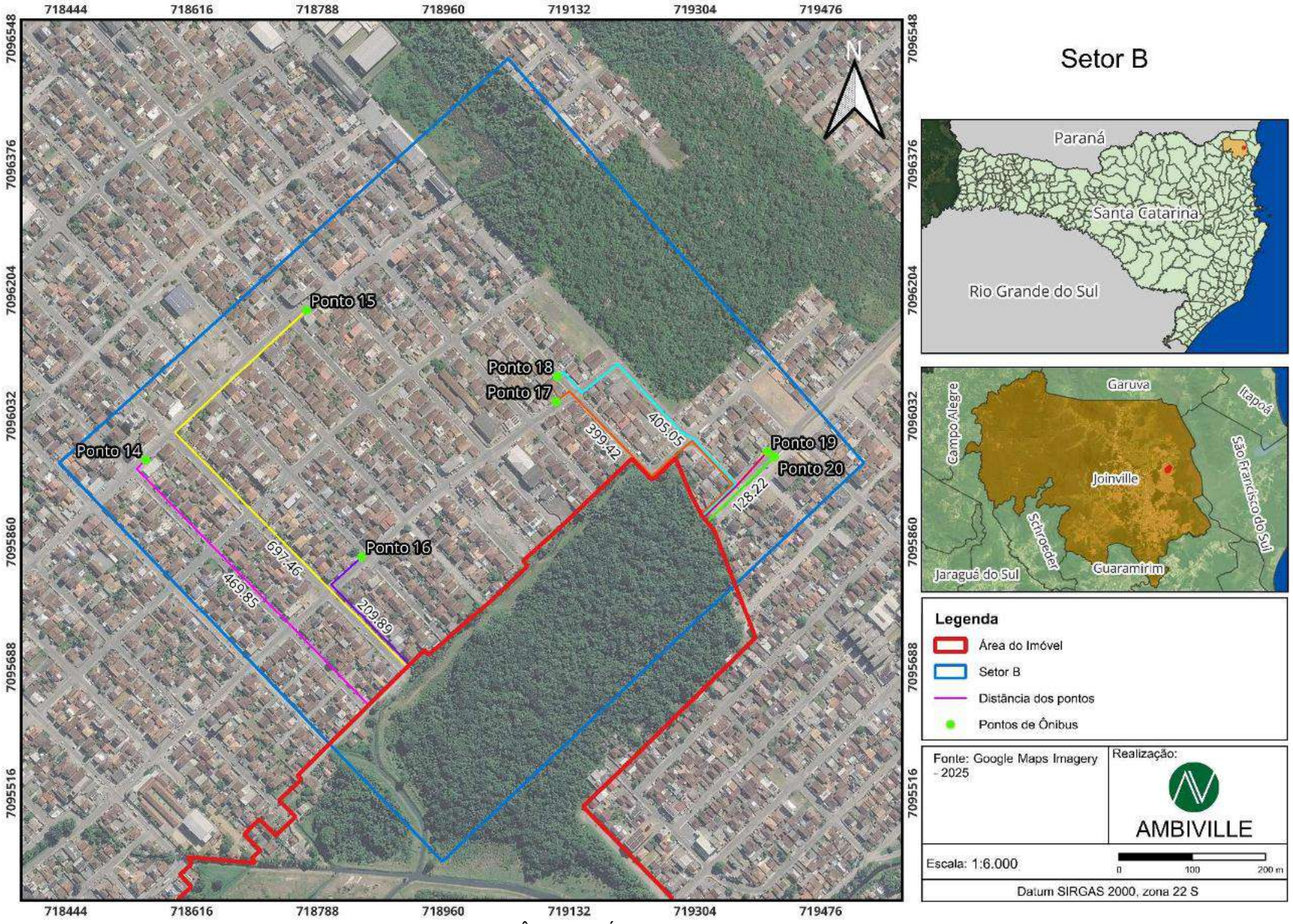


Figura 150: Pontos de Ônibus na Área de Influência de 500 metros – SETOR B.

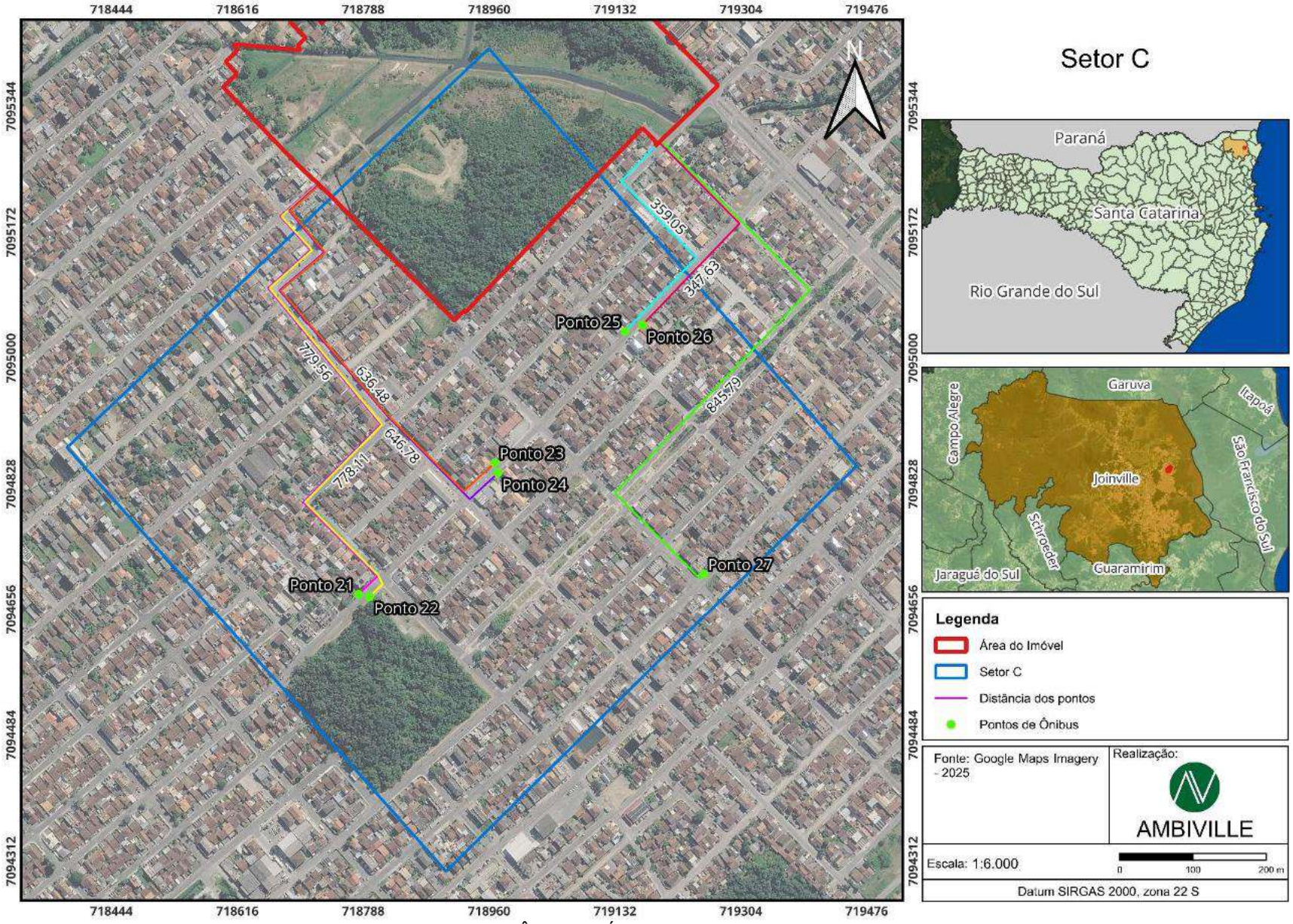


Figura 151: Pontos de Ônibus na Área de Influência de 500 metros – SETOR C.

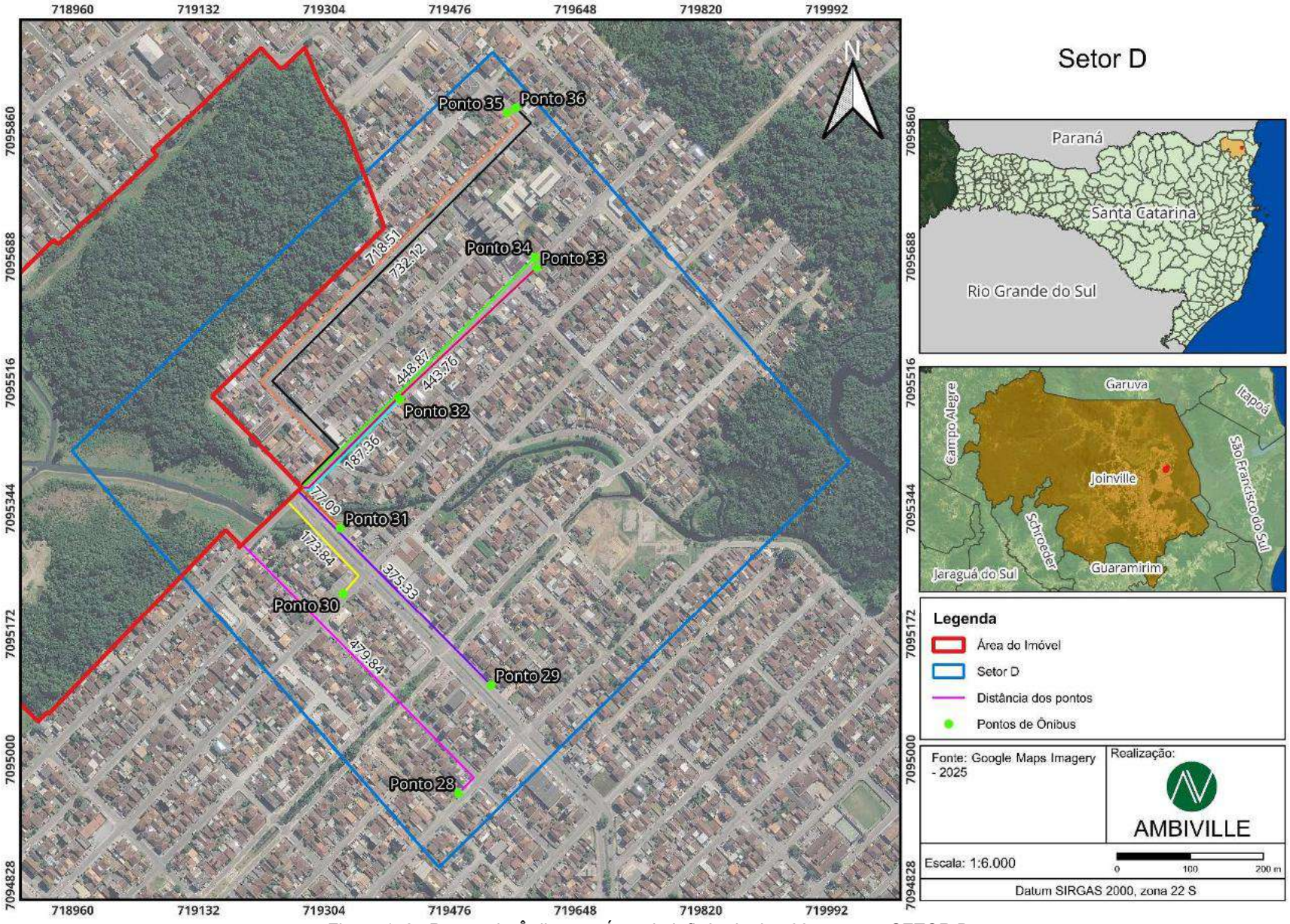


Figura 152: Pontos de Ônibus na Área de Influência de 500 metros – SETOR D.

Parecer do órgão responsável pela gestão do transporte coletivo nº: 29833891/2026 - SEINFRA.UTP

Em visita *in loco* realizada no entorno do empreendimento, constatou-se a presença de diversos pontos de ônibus, evidenciando a disponibilidade do transporte público na área estudada. A parada de ônibus mais próxima ao empreendimento encontra-se na Avenida Miguel Alves Castanha, a aproximadamente 77m de distância (Figura 153). Além dessa, foram localizados outros pontos próximos ao imóvel, conforme apresentado entre a Figura 148 e Figura 152, distribuídos em diferentes laterais do empreendimento, o que favorece o acesso e a utilização do transporte coletivo pela população que ocupará a área.

Quanto à infraestrutura disponível, verificou-se que nem todos os pontos de ônibus possuem abrigo para os usuários, sendo que a maioria conta apenas com sinalização vertical indicativa de parada de transporte coletivo.

Adicionalmente, destaca-se que, com a implantação da OUC, está prevista a instalação de novos pontos de ônibus ao longo do sistema viário proposto, conforme indicado na prévia do projeto de sinalização da OUC. Essa previsão contribuirá para ampliar a cobertura do transporte coletivo na área, favorecendo a acessibilidade e a integração dos futuros empreendimentos à rede de transporte publico existente.



Figura 153: Ponto de Ônibus, Avenida Miguel Alves Castanha.

Para a avaliação do transporte coletivo foi utilizado o site "*https://onibus.info*" para verificar as linhas e horários que atendem a área em estudo.

Na Tabela 3 a Tabela 5 a seguir estão identificadas as linhas que passam pelos pontos dentro da área de influência de 500 metros do empreendimento, conforme pontos apresentados anteriormente, apresentando

as linhas de ônibus e número de viagens por dia, todos com sentido para o Terminal Central, Estação Iririú e Terminal Tupy respectivamente.

Tabela 3: Linhas de Ônibus que atendem à região e número de viagens.

Linha Sentido Terminal Central	Dias de semana	Sábado	Domingo
0805 – Madrugadão Espinheiros / Aventureiro	0	2	0

Tabela 4: Linhas de Ônibus que atendem à região e número de viagens.

Linha Sentido Estação Iririú	Dias de Semana	Sábado	Domingo
0228 – Cohab via Parque Joinville	20	29	24
0229 – Circular Tuiuti	18	0	0
0230 – Emilio Landmann	16	21	19
0231 – Cohab	23	0	0
0232 – Aventureiro Circular	25	18	15
0236 – Paraíso / Iririú	9	0	0
0237 – Parque Joinville	21	0	0
0238 – Aventureiro Cohab via Emilio Landmann	5	0	0
0240 – Aeroporto via Emilio Landmann	10	0	0

Tabela 5: Linhas de Ônibus que atendem à região e número de viagens.

Linha Sentido Terminal Tupy	Dias de Semana	Sábado	Domingo
0215 – Aventureiro / Tupy	4	0	0

Observa-se que a região em estudo é bem atendida por diversas rotas do transporte coletivo. Essas rotas abrangem três estações principais do município, proporcionando facilidade de deslocamento aos usuários.

Considerando a atual oferta de transporte público, a estimativa de população permanente de 19143 pessoas e uma população flutuante de 2500 pessoas, prevê-se que o acréscimo de demanda ao sistema de transporte coletivo será considerável. Entretanto, sabe-se que os moradores possuem rotinas e hábitos variados, o que resulta em uma distribuição da demanda ao longo do dia.

Cabe citar que o aumento no uso do transporte é um impacto positivo, considerando que o sistema vem perdendo passageiros equivalentes ano a ano. Ressalta-se que a tarifa só irá voltar a ser atraente novamente quando o sistema recuperar o IPK de autossuficiência, o qual dispensaria os desembolsos atuais de subsídios que necessitam ser suportados pelo Poder Público.

Conforme Ofício SEI Nº 29833891/2026 - SEINFRA.UTP, foi verificado que a atual estrutura de transporte público existente na região é suficiente para atender à demanda acrescida. Dessa forma, não foram identificadas, neste momento, necessidade de ampliação da capacidade operacional do sistema de transporte coletivo para absorver o impacto populacional previsto. Porém, considerando a implantação do novo plano viário proposto para a área da OUC, com a criação de novas vias será necessário a avaliação da implantação de novos pontos de ônibus, bem como a eventual adequação dos itinerários atualmente existentes. Nesse contexto, deverá ser mantido contato com a equipe da Unidade de Transporte Público da

Secretaria de Infraestrutura Urbana (SEINFRA) a fim de que seja determinado a necessidade, localização e tipo de ponto de ônibus, visando a integração do serviço a nova configuração urbana.

5 IMPACTO MORFOLÓGICO

5.1 VENTILAÇÃO

Para caracterização da ventilação na região utilizou-se a série histórica da Estação Meteorológica Convencional da Univille que possui um cata-vento do tipo *Wild* a 10 metros de altura. Localizada na Zona Industrial Norte de Joinville, o local dista cerca de 5km do empreendimento. Os dados de direção e velocidade apresentados abaixo compreendem o período entre janeiro de 1996 e dezembro de 2011.

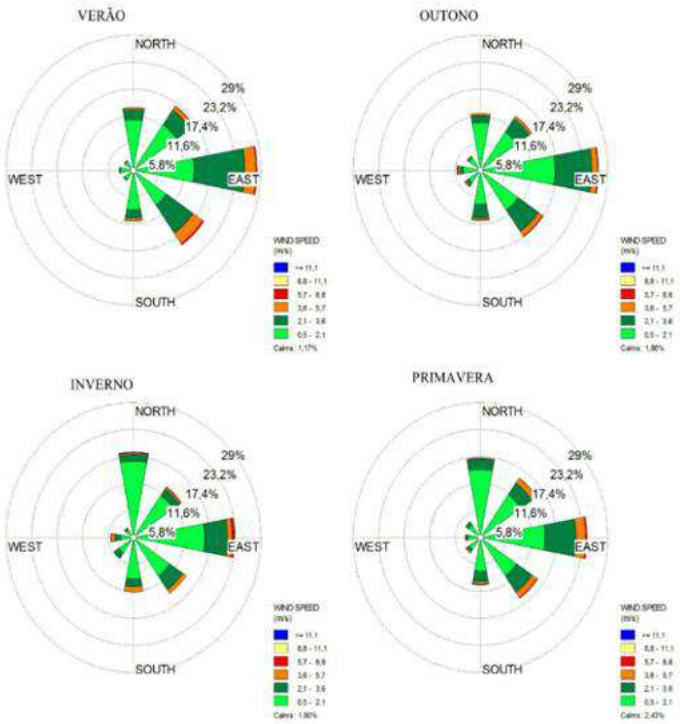


Figura 154: Direção predominante dos ventos na Estação Meteorológica da Univille. Fonte: Mello e Oliveira, 2015.

Baseando-se também em dados da Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina / Centro de Informações de Recursos Ambientais e de Hidrometeorologia de Santa Catarina (Epagri/Ciram), tem-se que a predominância da direção do vento em Joinville é a direção Leste (Figura 155).

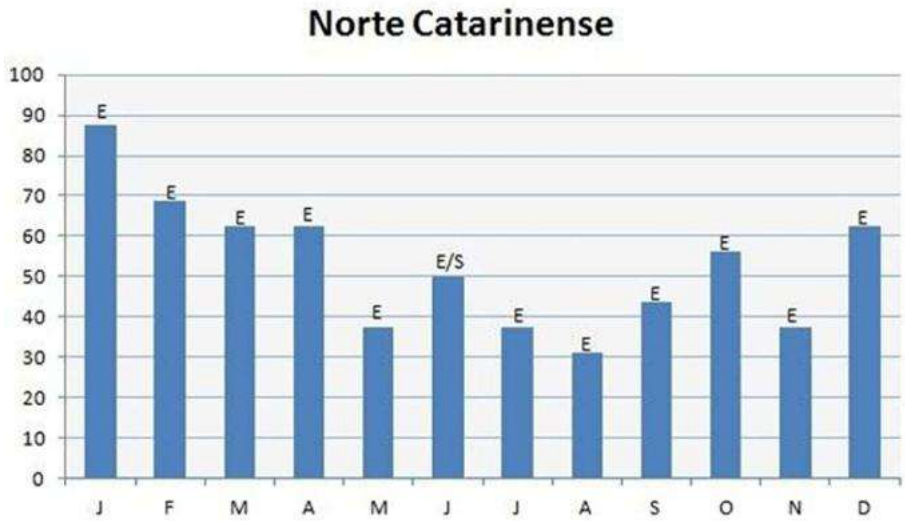


Figura 155: Predominância da direção dos ventos para Joinville durante o ano.
Fonte: Silveira, Alves e Murara 2014.

Com base nesses dados, foram realizadas simulações computacionais com o objetivo de avaliar o comportamento dos fluxos de ventilação na área do empreendimento, utilizando o *software* Autodesk Forma.

As análises consideraram as direções predominantes dos ventos Nordeste, Leste e Sudeste, contemplando a comparação entre o cenário atual (sem a implantação do empreendimento) e o cenário projetado (com a implantação).

A seguir, apresentam-se as imagens organizadas em pares, de modo a facilitar a visualização e a comparação dos resultados obtidos em cada situação simulada.



Figura 156: Vento em altura específica – Sentido Nordeste – Sem o empreendimento.

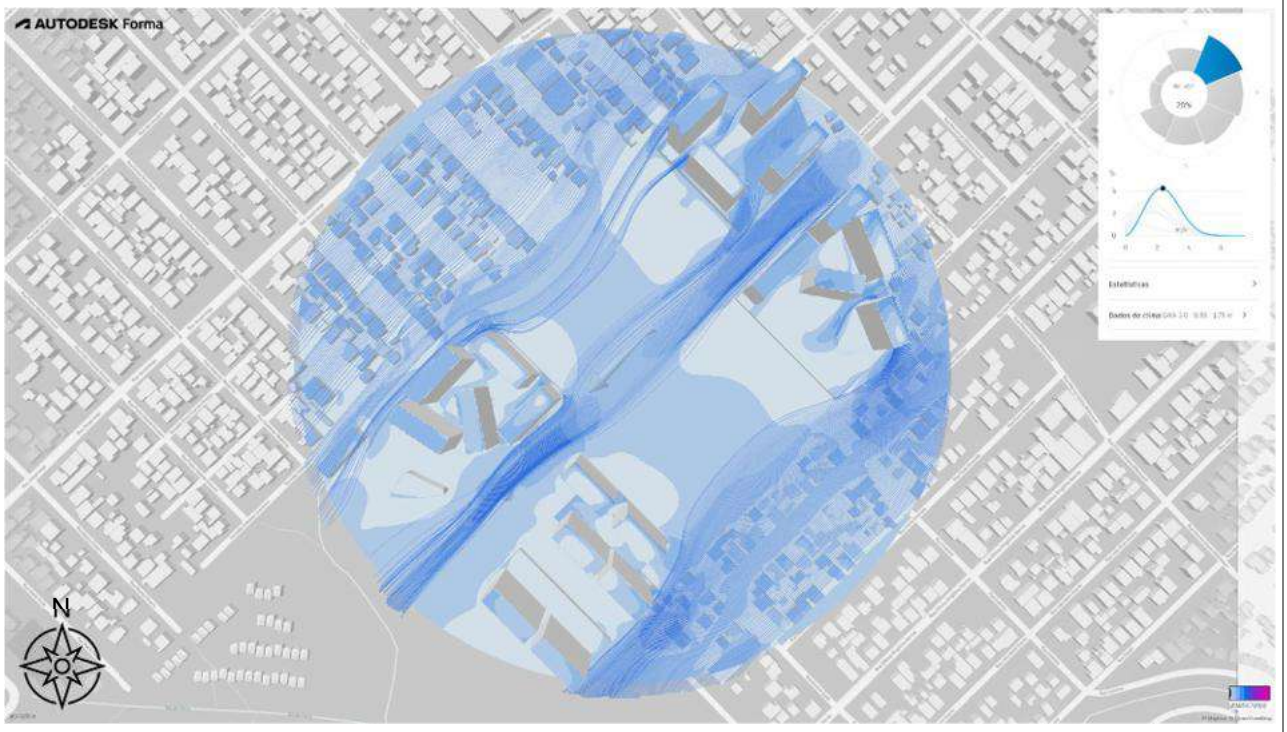


Figura 157: Vento em altura específica – Sentido Nordeste – Com o empreendimento.

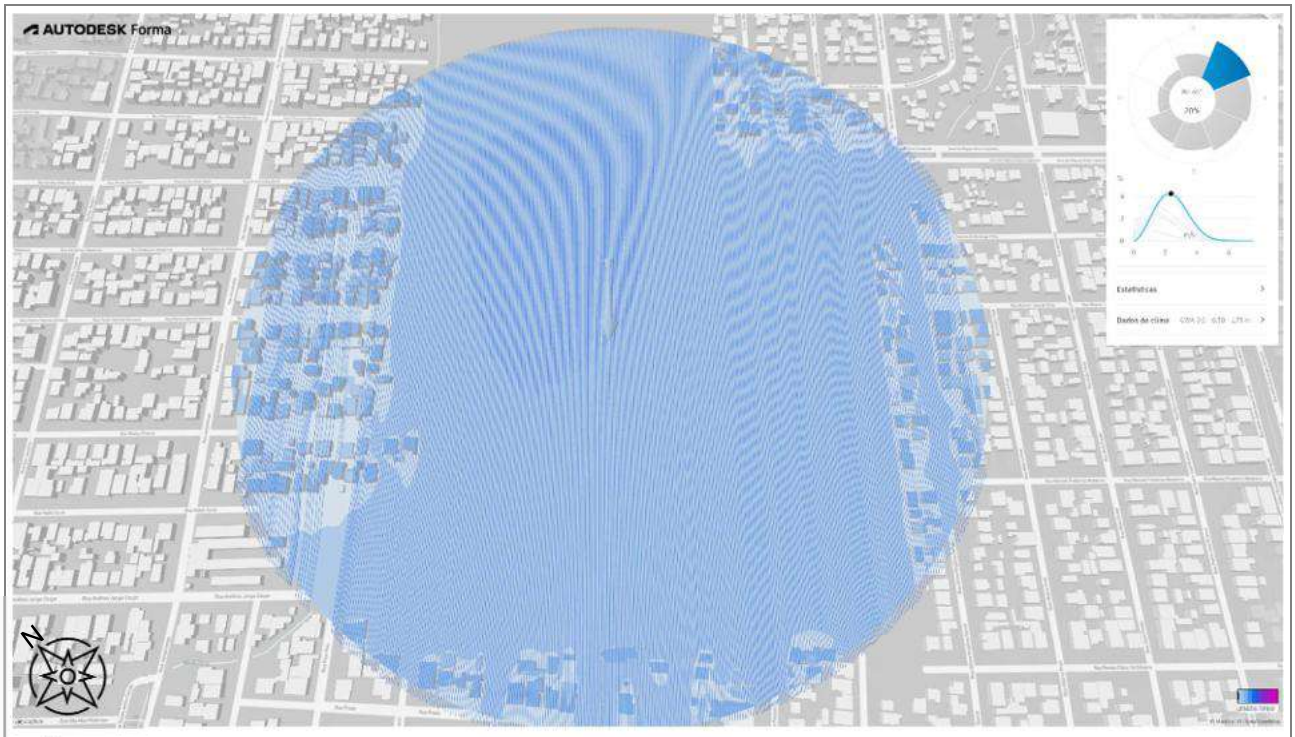


Figura 158: Vento em altura específica – Sentido Nordeste – Sem o empreendimento.

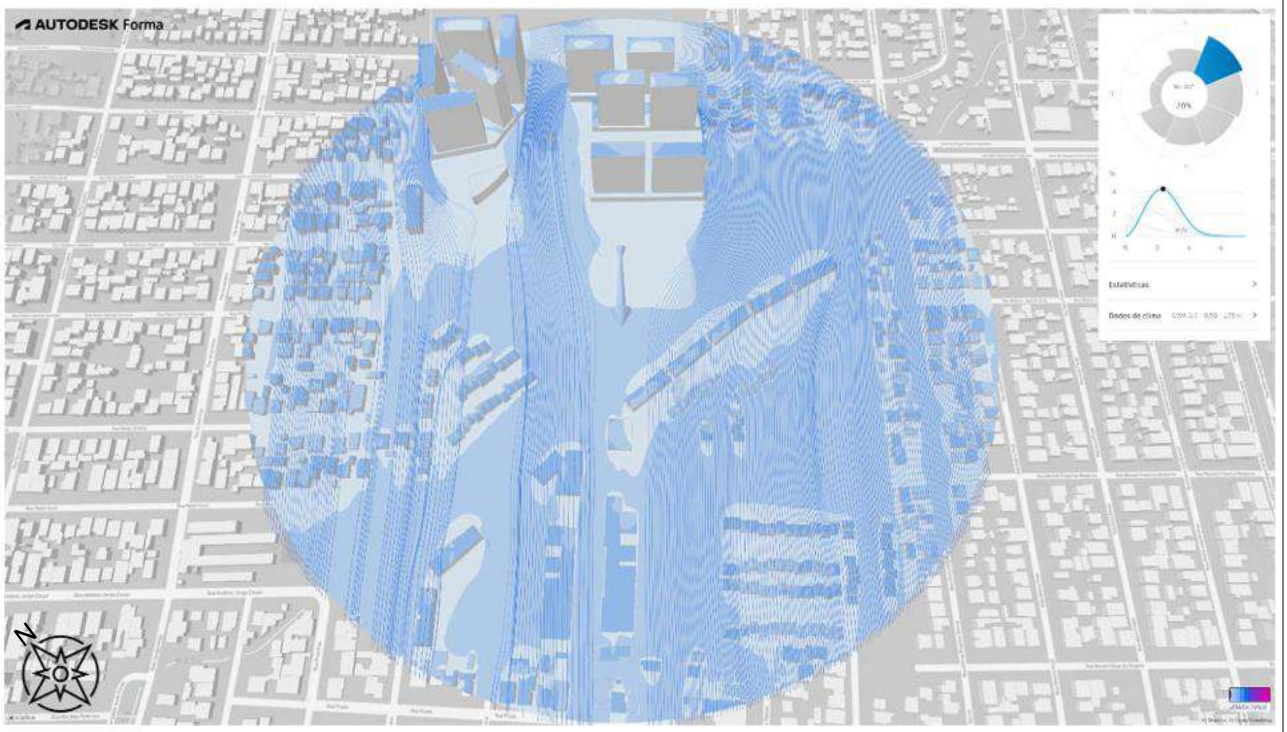


Figura 159: Vento em altura específica – Sentido Nordeste – Com o empreendimento.

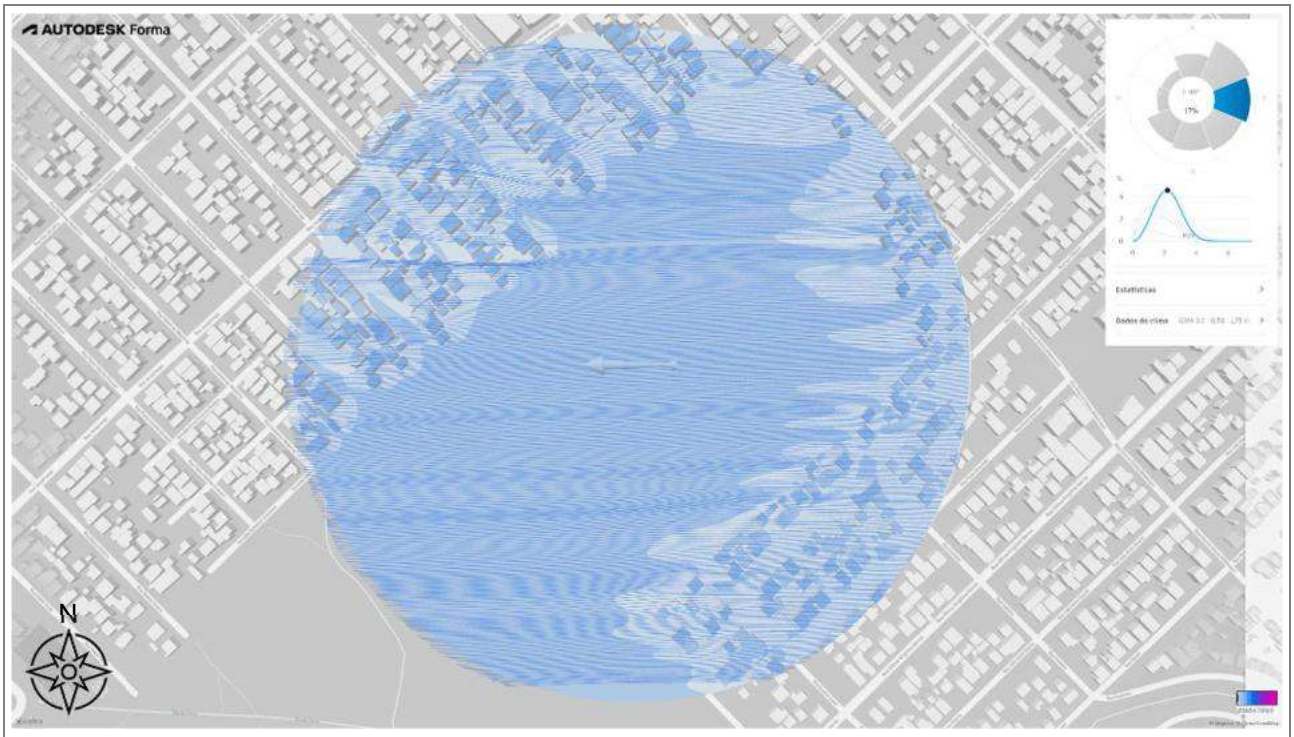


Figura 160: Vento em altura específica – Sentido Leste – Sem o empreendimento.

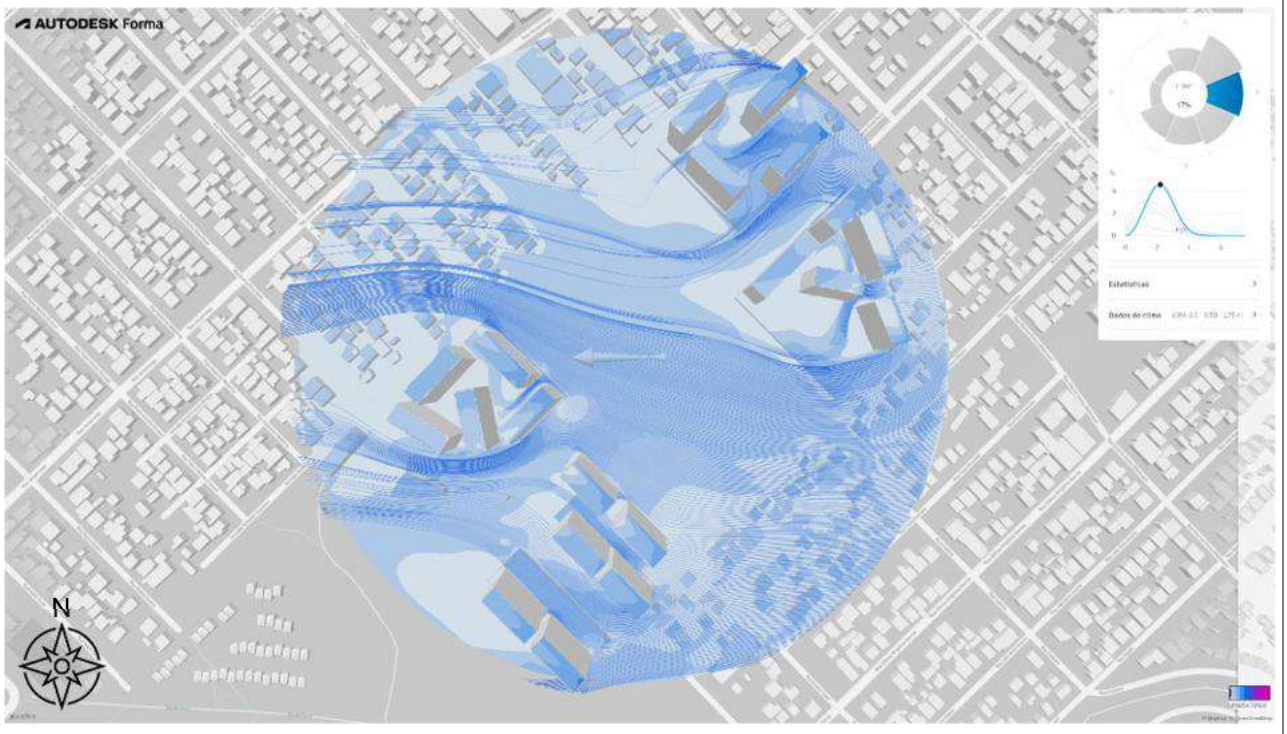


Figura 161: Vento em altura específica – Sentido Leste – Com o empreendimento.

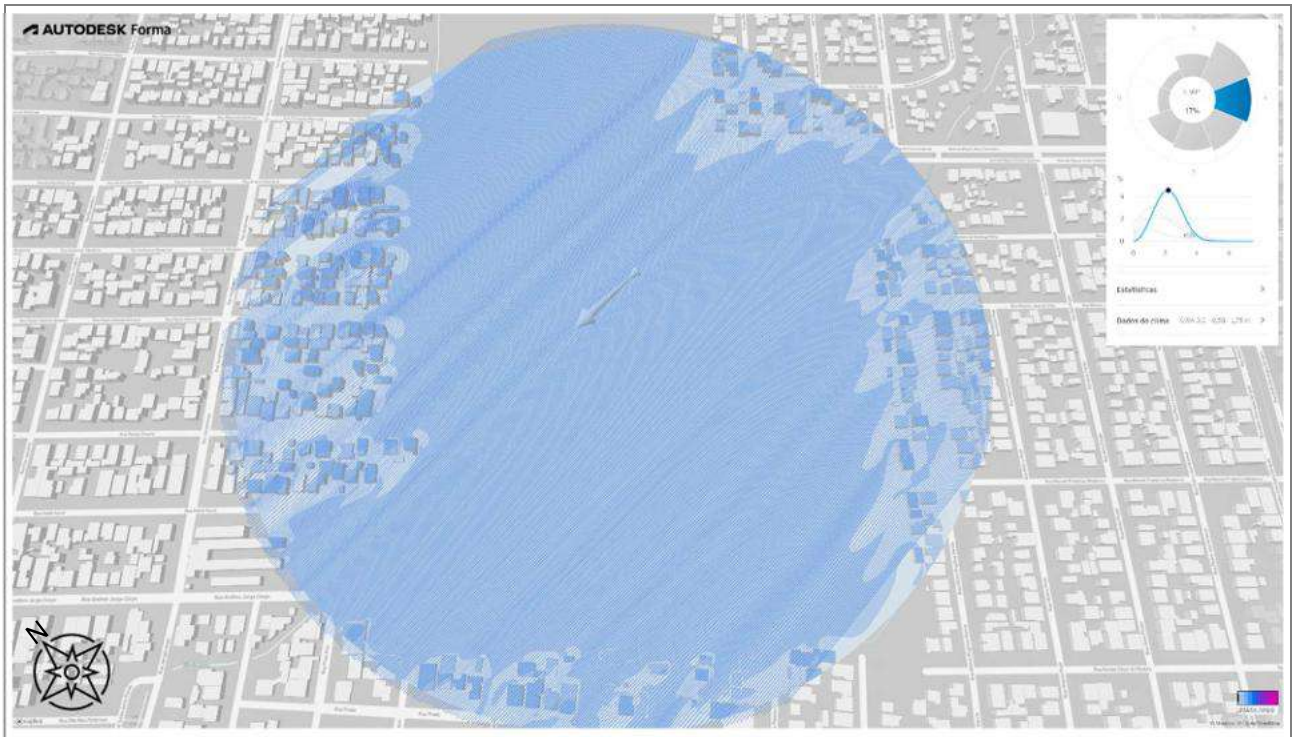


Figura 162: Vento em altura específica – Sentido Leste – Sem o empreendimento.

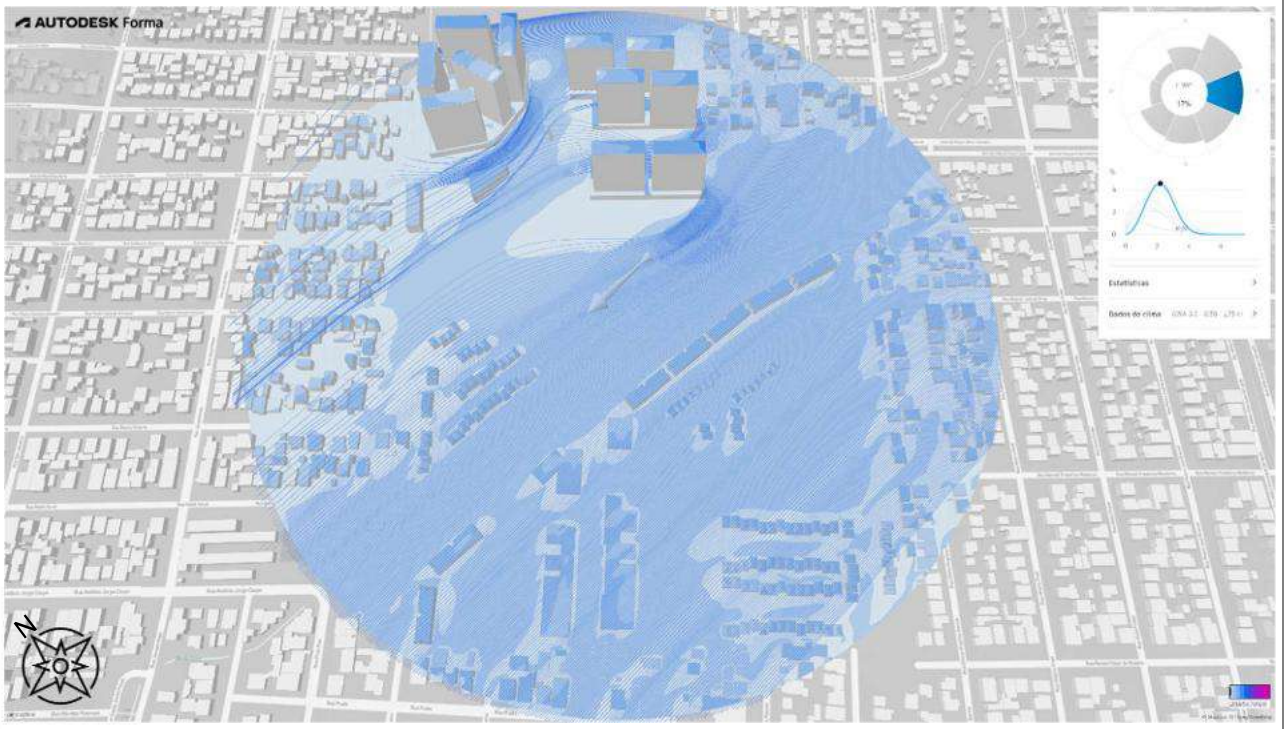


Figura 163: Vento em altura específica – Sentido Leste – Com o empreendimento.

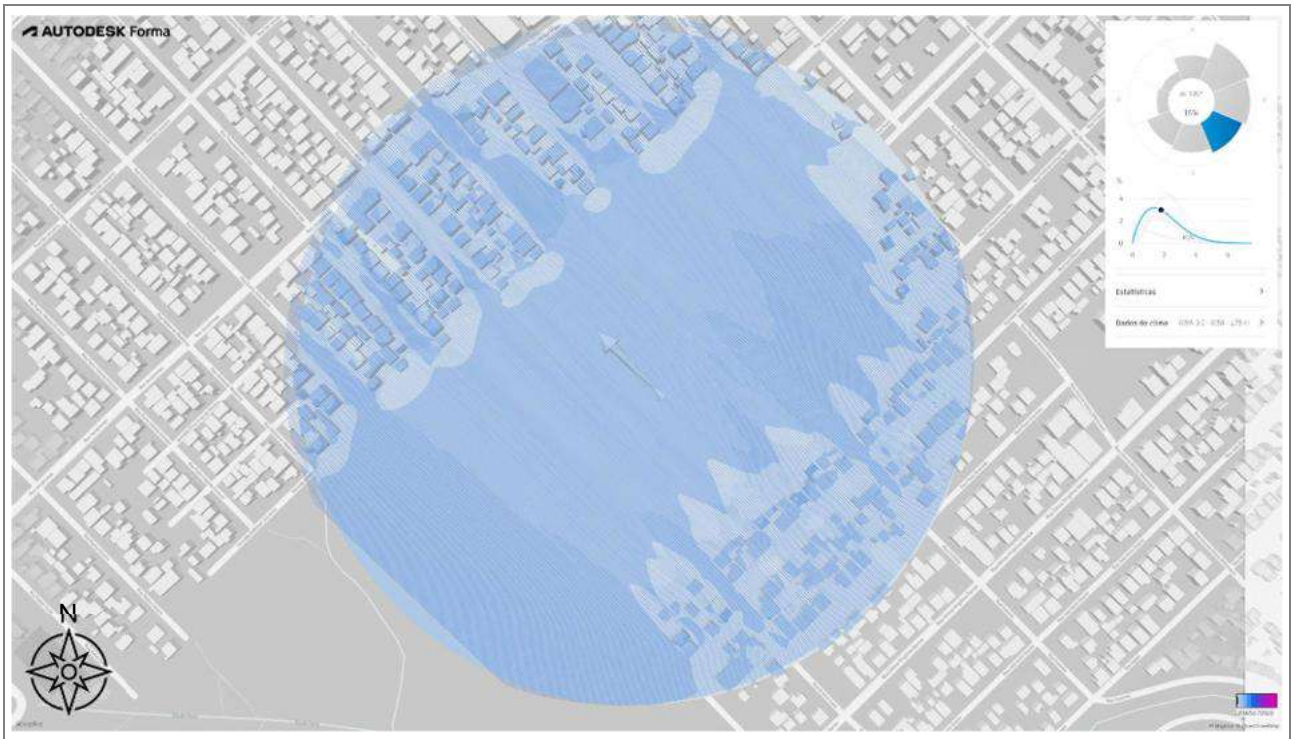


Figura 164: Vento em altura específica – Sentido Sudeste – Sem o empreendimento.

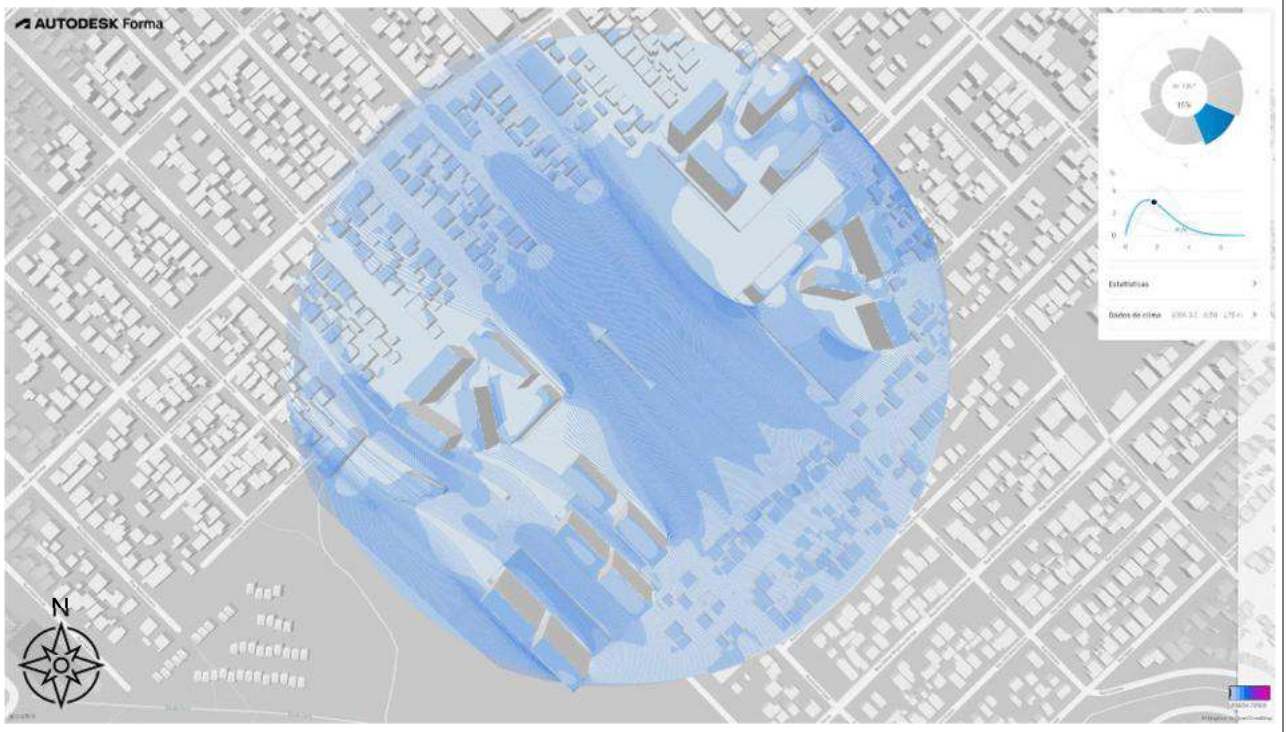


Figura 165: Vento em altura específica – Sentido Sudeste – Com o empreendimento.

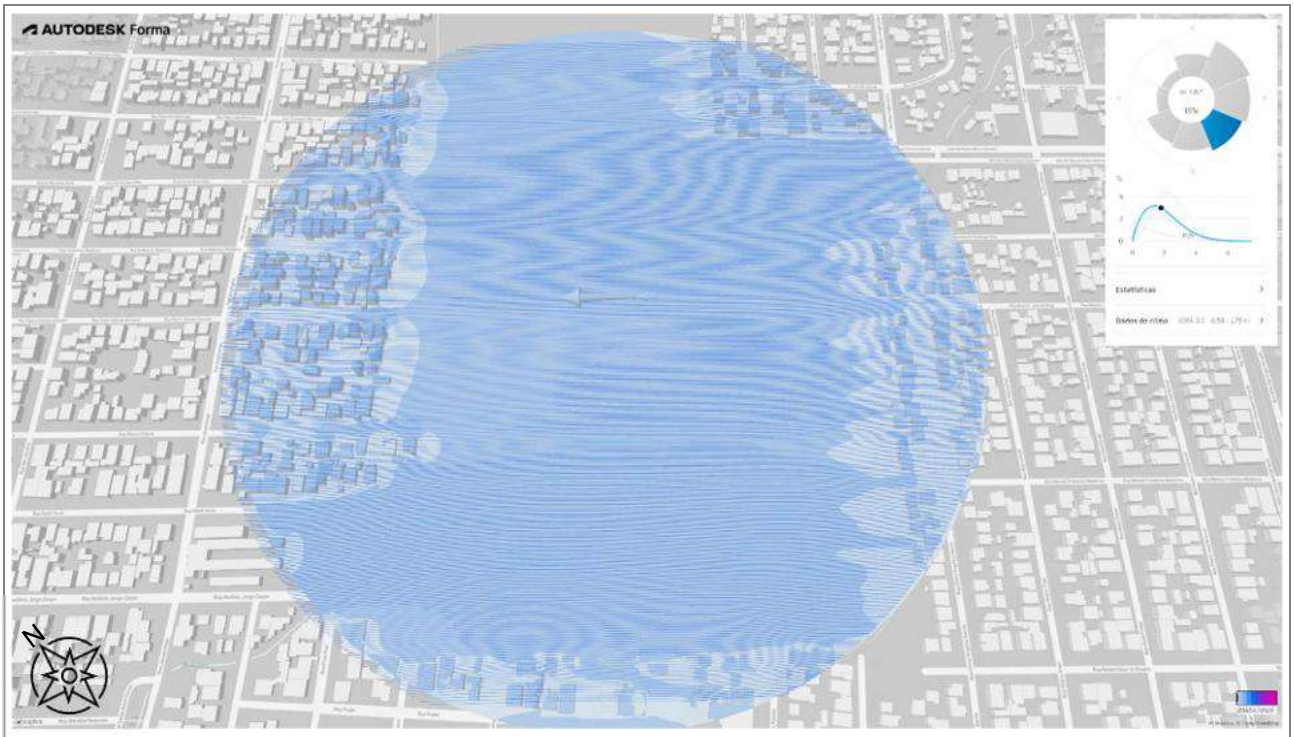


Figura 166: Vento em altura específica – Sentido Sudeste – Sem o empreendimento.

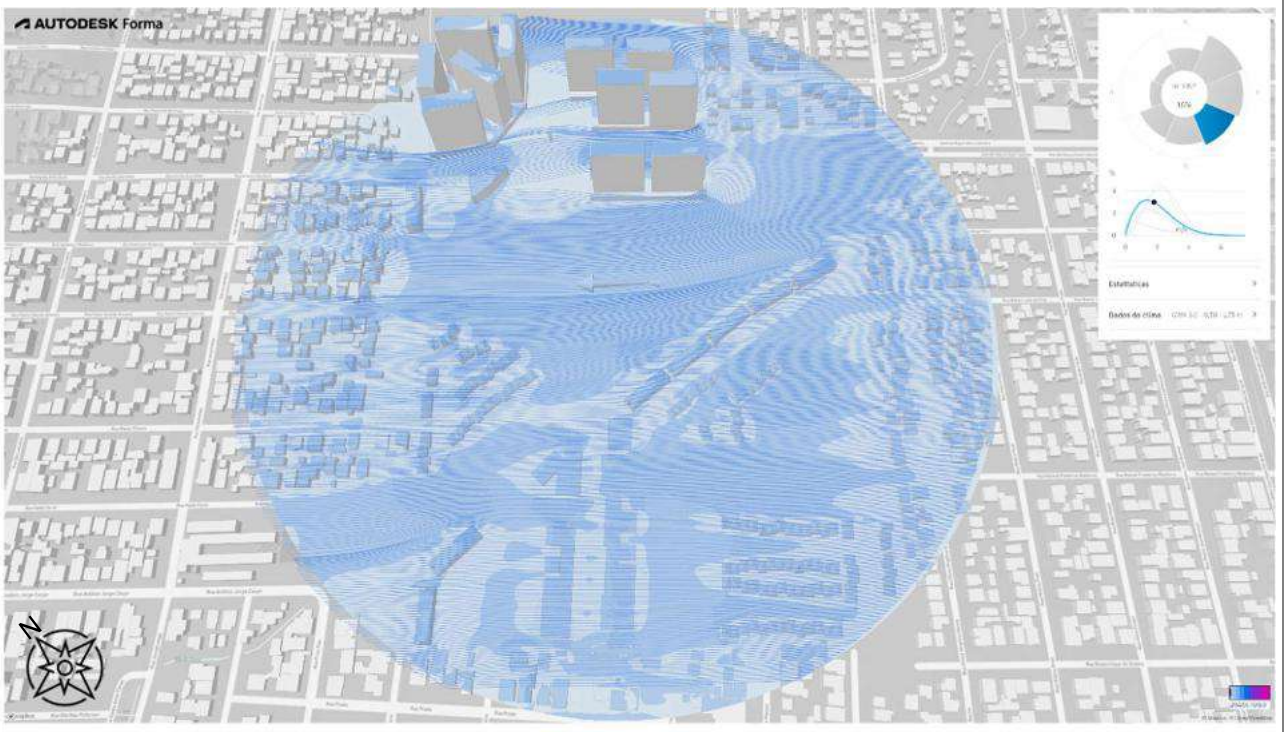


Figura 167: Vento em altura específica – Sentido Sudeste – Com o empreendimento.

O empreendimento proposto apresenta gabarito baixo na porção Sul do imóvel e alto na região central e Norte, causando alterações nos vetores de ventilação locais. Nas direções analisadas, observou-se a ocorrência do efeito esquina, fenômeno caracterizado pela alteração dos fluxos de vento em razão da interferência da edificação na dinâmica natural do ar, podendo resultar em redirecionamento, intensificação ou desvio das correntes de ventilação. Verificou-se também o efeito de canalização, que ocorre quando o fluxo de ar é direcionado e acelerado ao atravessar espaços confinados ou estreitamentos formados por edificações, desníveis do terreno ou barreiras naturais.

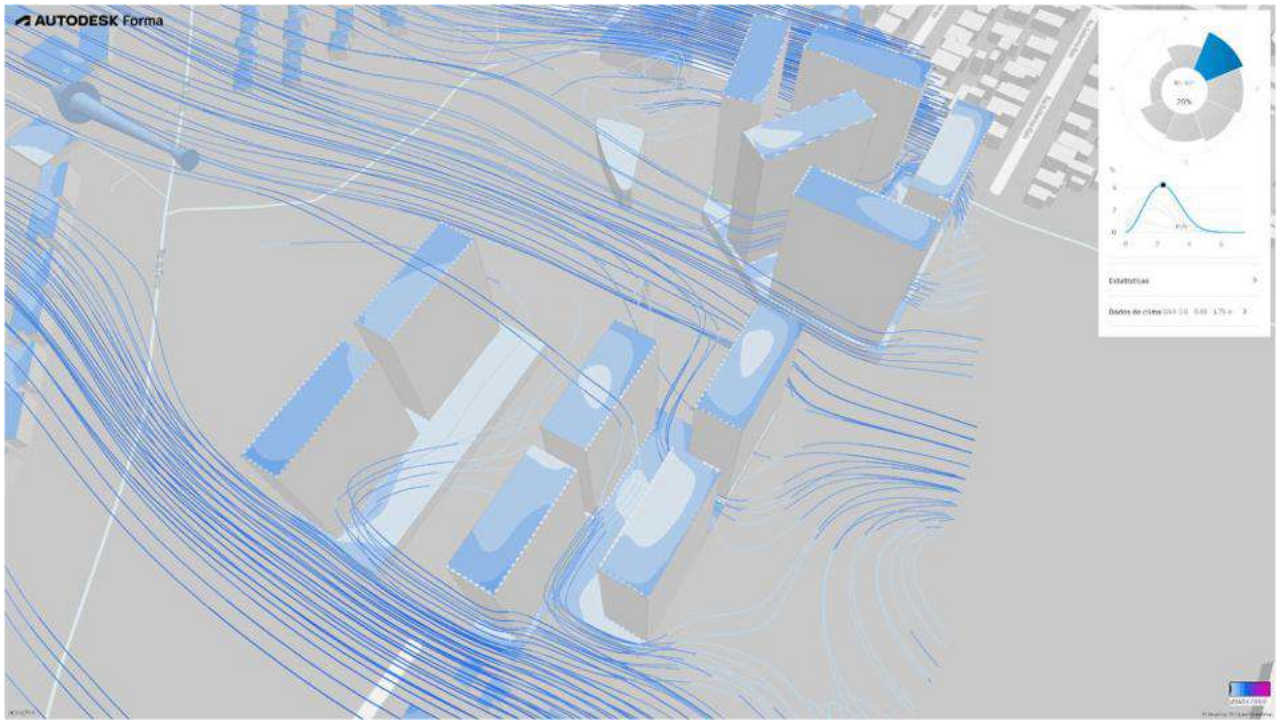


Figura 168: Efeitos de esquina e canalização observados no empreendimento.

Ressalta-se que embora as edificações representem obstáculos físicos, não se configuram como barreiras significativas à ventilação. As correntes de vento apresentam variações naturais de altura e direção, o que lhes permite contornar os volumes edificados e manter a continuidade do escoamento na área circundante. As simulações realizadas não identificaram a formação de zonas de estagnação relevantes associadas à implantação proposta. Assim, não foi constatado impacto negativo significativo sobre o conforto ambiental dos usuários do espaço urbano.

Diante dos resultados apresentados, conclui-se que, embora o empreendimento interfira pontualmente na dinâmica dos ventos, o impacto gerado é de baixa magnitude. Trata-se de comportamento esperado em processos de adensamento urbano, não configurando alteração significativa do regime local de ventilação. Reforça-se que as simulações foram feitas considerando o Masterplan da OUC. A localização real das torres dependerá de futuros empreendedores, que estarão sujeitos a EIV próprio e a novas análises de ventilação. Por fim, não se verificou a necessidade de adoção de medidas mitigadoras específicas.

5.2 ILUMINAÇÃO

A luz solar é necessária para a existência e sobrevivência do ser humano, e essencial às edificações, pois ela proporciona conforto e bem-estar aos ambientes interiores. Apesar da sua variação constante ao longo do dia, a interação do ser humano com a luz natural acontece de maneira inata (Albuquerque, 2010).

Por meio do *software* Infraworks, fez-se simulações de sombreamento nos solstícios de inverno e verão às 08h, 12h e 17h. Sabe-se que as obras da OUC envolvem apenas a abertura das ruas e um parque. Entretanto, para simulação de uma proposta dos empreendimentos futuros, considerou-se o volume do empreendimento segundo o Masterplan. As alturas das edificações no entorno foram estimadas com base nos dados do *OpenStreetMap*, visitas técnicas e imagens de satélite, além do relevo da região segundo dados disponibilizados também pelo *OpenStreetMap.*

Nas figuras a seguir apresentam-se as simulações de sombreamento sem e com o empreendimento.



Figura 169: Solstício de inverno – 08h – Sem o empreendimento.



Figura 170: Solstício de inverno – 08h – Com o empreendimento.



Figura 171: Solstício de inverno – 12h – Sem o empreendimento.



Figura 172: Solstício de inverno – 12h – Com o empreendimento.



Figura 173*:* Solstício de inverno – 17h – Sem o empreendimento.



Figura 174: Solstício de inverno – 17h – Com o empreendimento.



Figura 175*:* Solstício de verão – 08h – Sem o empreendimento.

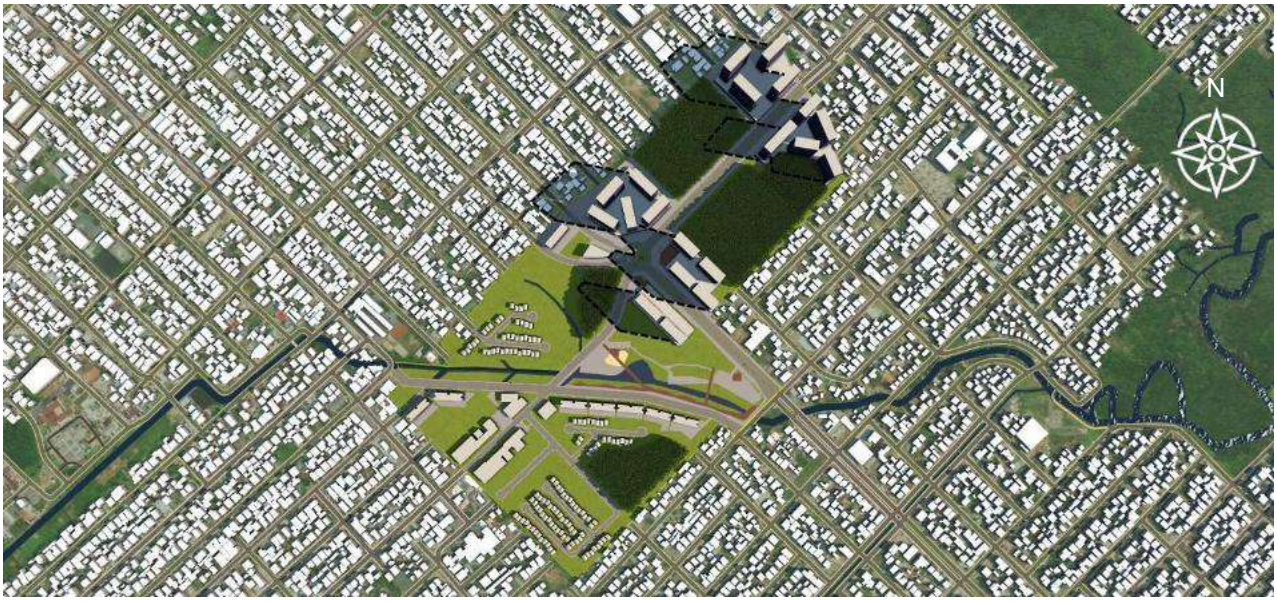


Figura 176*:* Solstício de verão – 08h – Com o empreendimento.



Figura 177: Solstício de verão – 12h – Sem o empreendimento.



Figura 178: Solstício de verão – 12h – Com o empreendimento.



Figura 179*:* Solstício de verão – 17h – Sem o empreendimento.



Figura 180*:* Solstício de verão – 17h – Com o empreendimento.

Analisando o entorno imediato do imóvel, observa-se que a região apresenta predominância de uso residencial unifamiliar, com edificações de até dois pavimentos, e uso comercial e serviços, havendo a presença pontual de edificações mais verticalizadas. Trata-se, portanto, de área com baixo gabarito e ocupação predominantemente horizontal.

O Masterplan da OUC estima que as edificações localizadas na área central e norte da gleba utilizarão o gabarito máximo proposto para o setor, de 60 metros. Já a porção sul está composto por edificações mais baixas de até 21 metros.

As simulações de sombreamento realizadas no período de inverno indicam maior projeção de sombras nos horários das 08h e das 17h, quando os raios solares incidem com maior inclinação em relação ao plano do solo, resultando em sombras mais extensas. Entre os dois períodos, o de maior incidência de sombreamento sobre os lotes vizinhos é no final da tarde, quando é possível observar que aproximadamente 24 quadras serão influenciadas por essa dinâmica.

No período de verão, as simulações apontam impacto ainda menos expressivo, uma vez que a trajetória solar mais elevada proporciona incidência de raios mais verticalizados, reduzindo a extensão das sombras projetadas e, consequentemente, a interferência sobre as edificações vizinhas. A maior interferência no verão também é observada às 17h, com aproximadamente 7 quadras afetadas pelo sombreamento.

A incidência do sombreamento ocorre de forma pontual e restrita. Mesmo nos horários de maior projeção de sombra, nenhuma edificação do entorno permanecerá integralmente sem insolação ao longo do dia; na pior situação, alguns poucos lotes ficarão sem iluminação natural no período da tarde. Na maior parte do dia, a maior densidade das sombras ficará projetada sobre o próprio empreendimento.

Dessa forma, com base nos resultados obtidos, conclui-se que o sombreamento gerado pelo empreendimento apresenta baixo impacto sobre o entorno imediato, uma vez que as sombras são cíclicas e não comprometem integralmente os dias. Assim, não se identifica a necessidade de adoção de medidas preventivas ou mitigadoras específicas. Ressalta-se que as simulações foram feitas considerando o Masterplan da OUC. A localização real das torres dependerá de futuros empreendedores, que estarão sujeitos a EIV próprio e a novas análises de sombreamento.

5.3 PAISAGEM URBANA

Foram definidos pontos estratégicos de observação com o objetivo de avaliar o impacto visual do empreendimento sobre a paisagem urbana existente. A seleção desses pontos buscou contemplar diferentes ângulos de percepção e principais vias do entorno, garantindo uma análise abrangente da inserção volumétrica do empreendimento no cenário urbano e sua relação com as construções adjacentes.

As simulações de vistas foram elaboradas a partir de cada uma das 4 laterais principais da gleba do empreendimento: à Leste, na Av. Miguel Alves Castanha com a Rua Attílio Domingos Sdrigotti; à Sul, na Rua Arara com a Rua Vereador Vilmar Henrique Córdova; à Oeste, na Rua Antônio Jorge Cecyn com a Rua Jacupiranga; à Norte, na Rua Maria Regina Klock Russi com a Rua Harold Maul. Esses enquadramentos permitem aferir a escala do empreendimento, sua integração com o tecido urbano e o nível de compatibilidade visual com o padrão construtivo predominante.

A seguir, são apresentadas as simulações realizadas por meio do *software* Infraworks, com visuais das elevações das edificações e dos elementos constituintes da paisagem urbana (*skyline*), considerando os cenários com e sem a presença do empreendimento. Ressalta-se que a volumetria analisada se baseou no

Masterplan da OUC. A locação final das torres dependerá de futuros empreendedores, que estarão sujeitos a EIV próprio e a novas análises de paisagem urbana.



Figura 181: Skyline sem o empreendimento - Av. Miguel Alves Castanha x Rua Attílio Domingos Sdrigotti.



Figura 182: Skyline com o empreendimento - Av. Miguel Alves Castanha x Rua Attílio Domingos Sdrigotti.

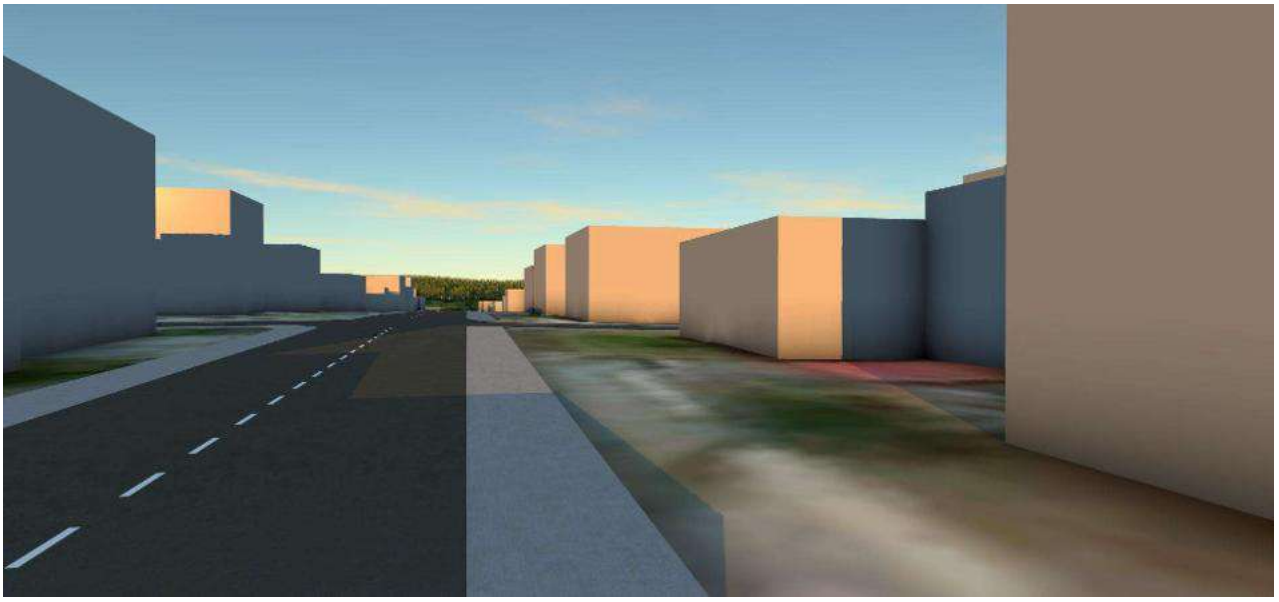


Figura 183: Skyline sem o empreendimento - Rua Arara x Rua Vereador Vilmar Henrique Córdova.

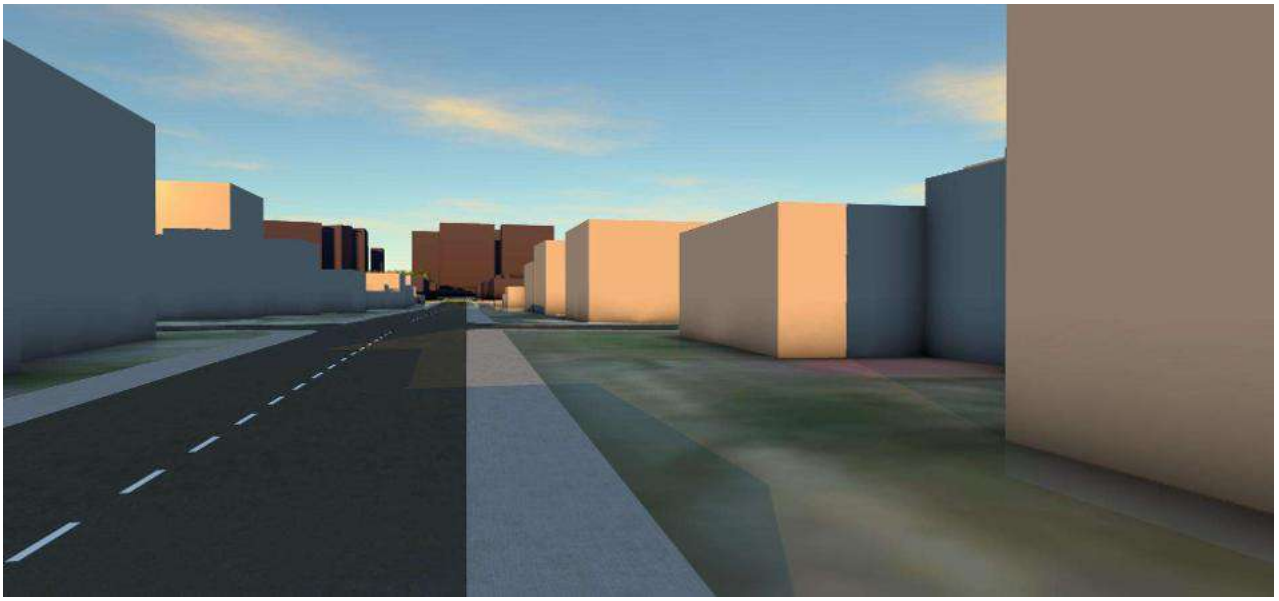


Figura 184: Skyline com o empreendimento - Rua Arara x Rua Vereador Vilmar Henrique Córdova.



Figura 185: Skyline sem o empreendimento - Rua Antônio Jorge Cecyn x Rua Jacupiranga.



Figura 186: Skyline sem o empreendimento - Rua Antônio Jorge Cecyn x Rua Jacupiranga.



Figura 187: Skyline sem o empreendimento - Rua Maria Regina Klock Russi x Rua Harold Maul.



Figura 188: Skyline com o empreendimento - Rua Maria Regina Klock Russi x Rua Harold Maul.



Figura 189: Skyline sem o empreendimento - Vista interna do imóvel, olhando à Nordeste.

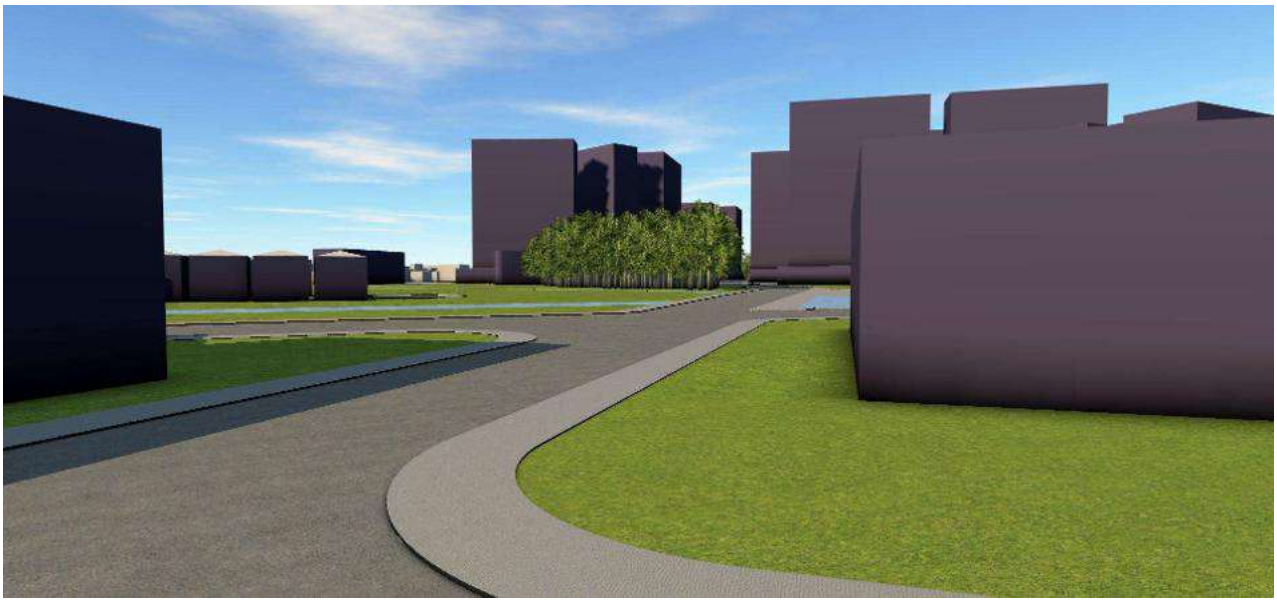


Figura 190: Skyline com o empreendimento - Vista interna do imóvel, olhando à Nordeste.

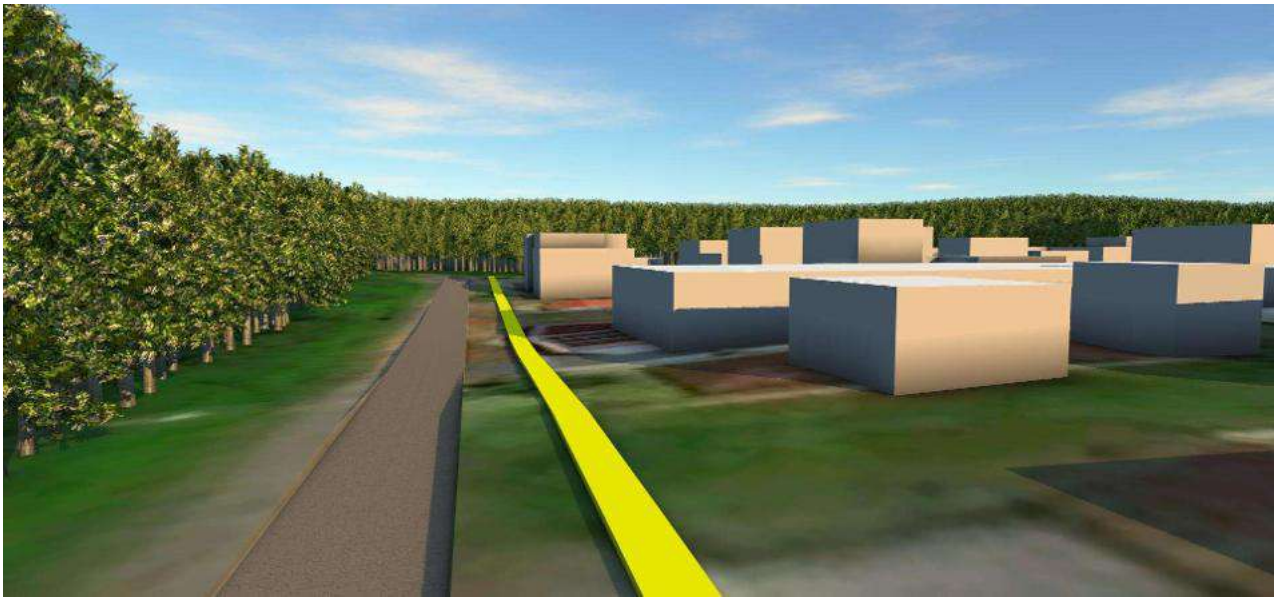


Figura 191: Skyline sem o empreendimento - Vista interna do imóvel, olhando à Oeste.

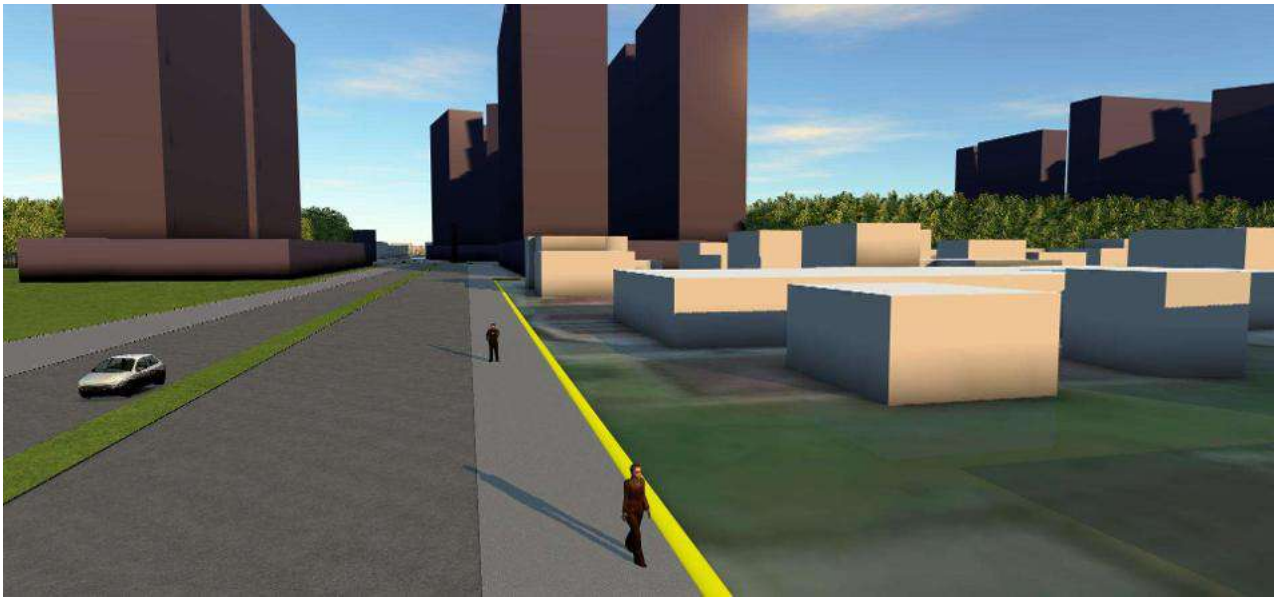


Figura 192: Skyline com o empreendimento - Vista interna do imóvel, olhando à Oeste.



Figura 193: Skyline sem o empreendimento - Vista aérea.

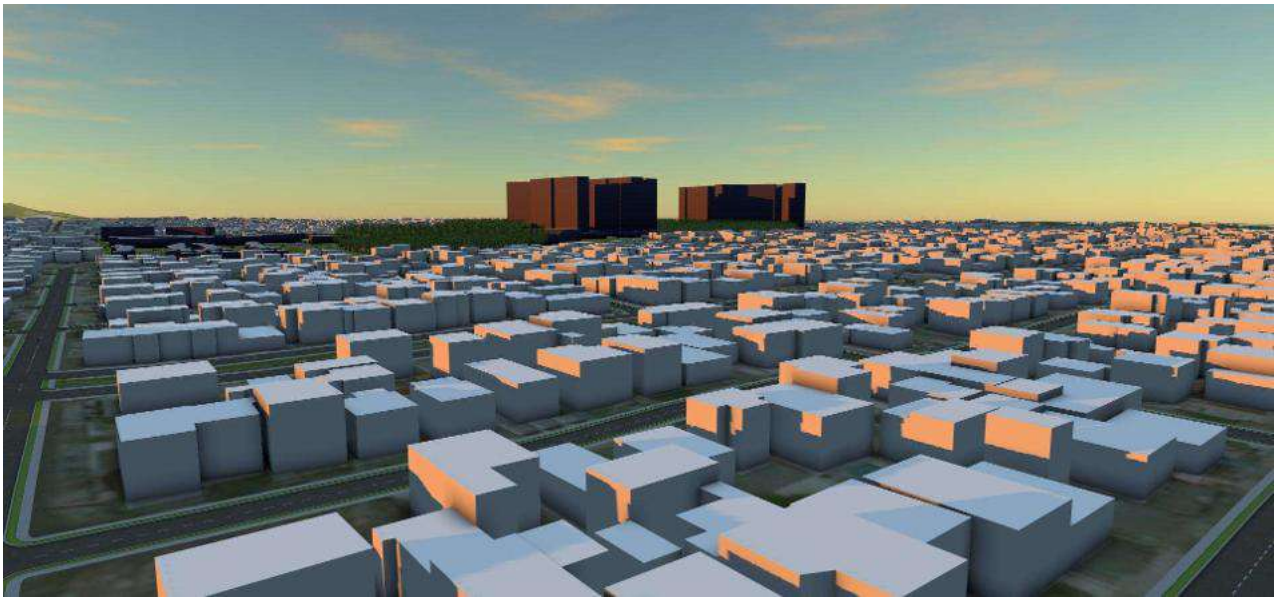


Figura 194: Skyline com o empreendimento - Vista aérea.

A localidade onde se propõe a implantação do empreendimento encontra-se em área altamente adensada. Porém, devido ao contexto da região (marcada por casas unifamiliares há décadas ali construídas) e o baixo gabarito previsto no Plano Diretor, não se observa edifícios elevados. A região apresenta grande dinamismo urbano, com muitas ofertas de serviços e comércios, quase em sua totalidade em construções térreas ou de 2 pavimentos.

O vazio urbano observado na gleba objeto deste EIV, porém, representa uma oportunidade para modificar a maneira como a região conhece as habitações, os comércios e o lazer, proporcionando, talvez, o início de uma tendência gradual de maior verticalização no bairro. Portanto, a discrepância de volumetria entre o que existe e o que se pretende viabilizar não se apresenta como um ponto negativo. Intensifica-se essa ideia pelo fato de que o empreendimento implantará edificações com fachada ativa, passeios públicos com tratamento paisagístico, amplas áreas verdes integrando conexões peatonais e rotas cicloviárias – com destaque para o Parque Chácara Aventureiro, que possuirá mobiliário urbano completo –, fragmentos florestais de manutenção florestal e Áreas de Preservação Permanente, garantindo à gleba uma urbanização controlada, consciente, sustentável e moderna, voltada ao bem estar das pessoas e do meio ambiente, alinhado à tecnologia e ao fomento do mercado imobiliário.

A gleba em estudo encontra-se sem uso, suscetível a invasões e ocupações irregulares. A implantação do novo empreendimento, associada às melhores práticas urbanísticas, promoverá melhoria da qualidade visual, incremento da segurança e maior atratividade ao espaço urbano, beneficiando especialmente transeuntes e ciclistas. Ressalta-se também que o projeto está em consonância com a predominância de usos observada no entorno, prevendo ocupação majoritariamente residencial, com incrementos comerciais para promover maior integração entre o edifício e a via pública.

Todas as medidas citadas qualificam a paisagem urbana e contribuem para o conforto ambiental e para a valorização do espaço público, tornando o ambiente mais agradável, seguro e convidativo aos usuários. Conclui-se, portanto, que o empreendimento proposto contribuirá de forma positiva para a paisagem urbana, integrando-se adequadamente a uma região altamente adensada que carece de espaços públicos qualificados, encontrando no empreendimento a transformação de um vazio urbano subutilizado em espaços de lazer, contemplação, moradia e comércio.

5.4 PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL

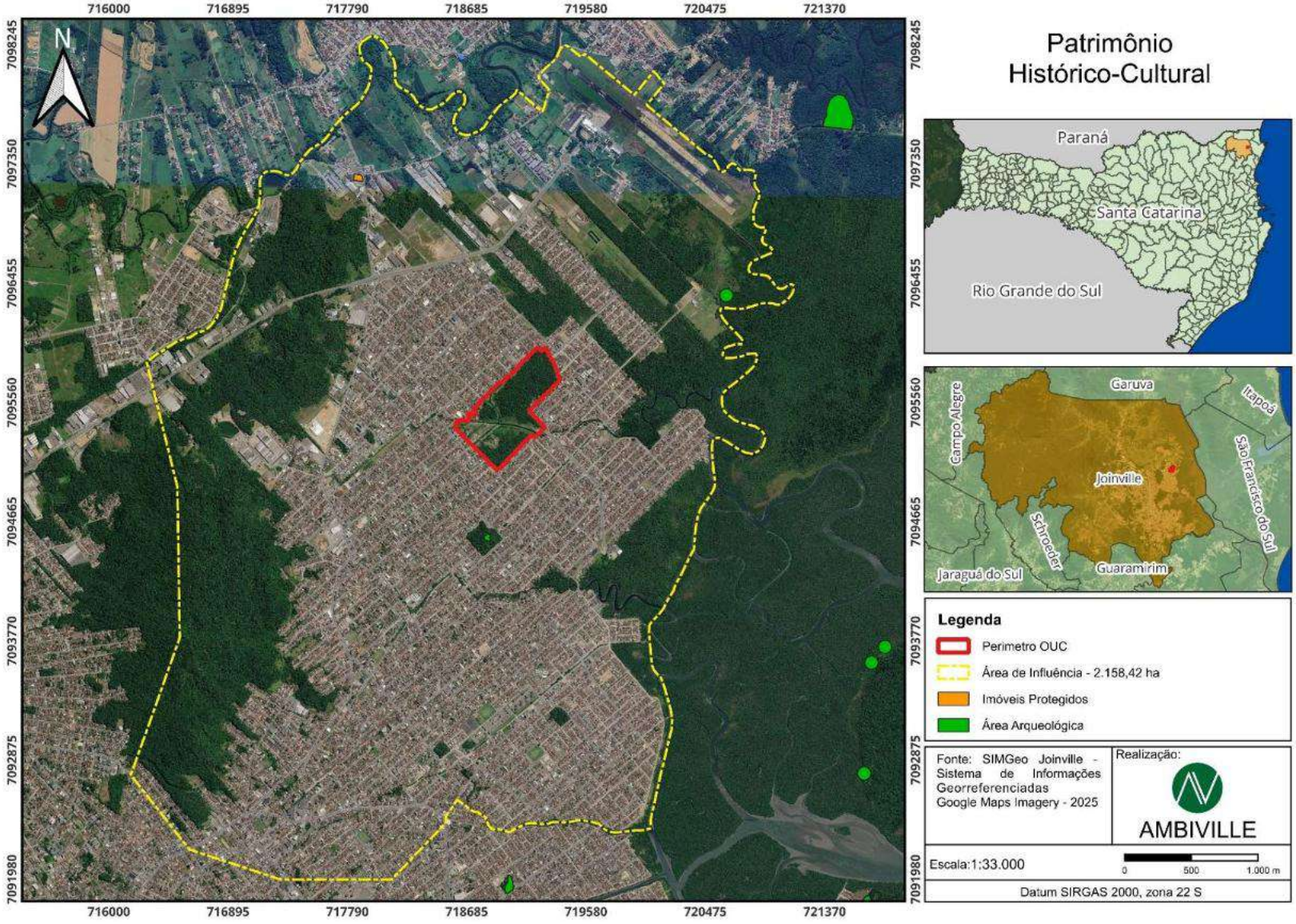


Figura 195: Mapa de Localização dos pontos de medição de ruído.

No município de Joinville, a política de preservação do patrimônio cultural é regulamentada pela Lei nº 1.773, de 1980, a qual dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Natural.

Conforme verificação realizada por meio do Sistema de Informações Municipais Georreferenciadas, complementada por consulta a registros e dados históricos oficiais, foram identificados um imóvel tombado e duas áreas arqueológicas na área de influência direta do empreendimento.

O bem tombado é a Igreja Nossa Senhora das Dores, localizado na Rua Dorothóvio do Nascimento, com uma distância de 1,85 km do empreendimento. As áreas arqueológicas encontradas dentro da Área de Influência são as Áreas de Sambaqui Rua Guaira e Sambaqui Iririuguaçu, com distâncias do imóvel de 520 metros e 1,40km respectivamente.

Para confirmação das informações solicitou-se parecer junto à Secretaria de Cultura e Turismo – SECULT, que emitiu o Ofício SEI Nº 28282882/2026, no qual cita que as áreas de possível influência do empreendimento não integram o entorno imediato de bens tombados ou inventariados, inexistindo, portanto, qualquer interferência direta ou indireta sobre o patrimônio cultural protegido, não havendo restrições sob o aspecto de preservação do patrimônio cultural. Portanto, não é necessária qualquer aprovação prévia junto a Coordenação de Patrimônio Cultural (CPC) e COMPHAAN.

Por fim, conclui-se que a implantação do empreendimento não causará impactos aos patrimônios culturais e naturais existentes na região.

6 IMPACTO AMBIENTAL

6.1 RUÍDO

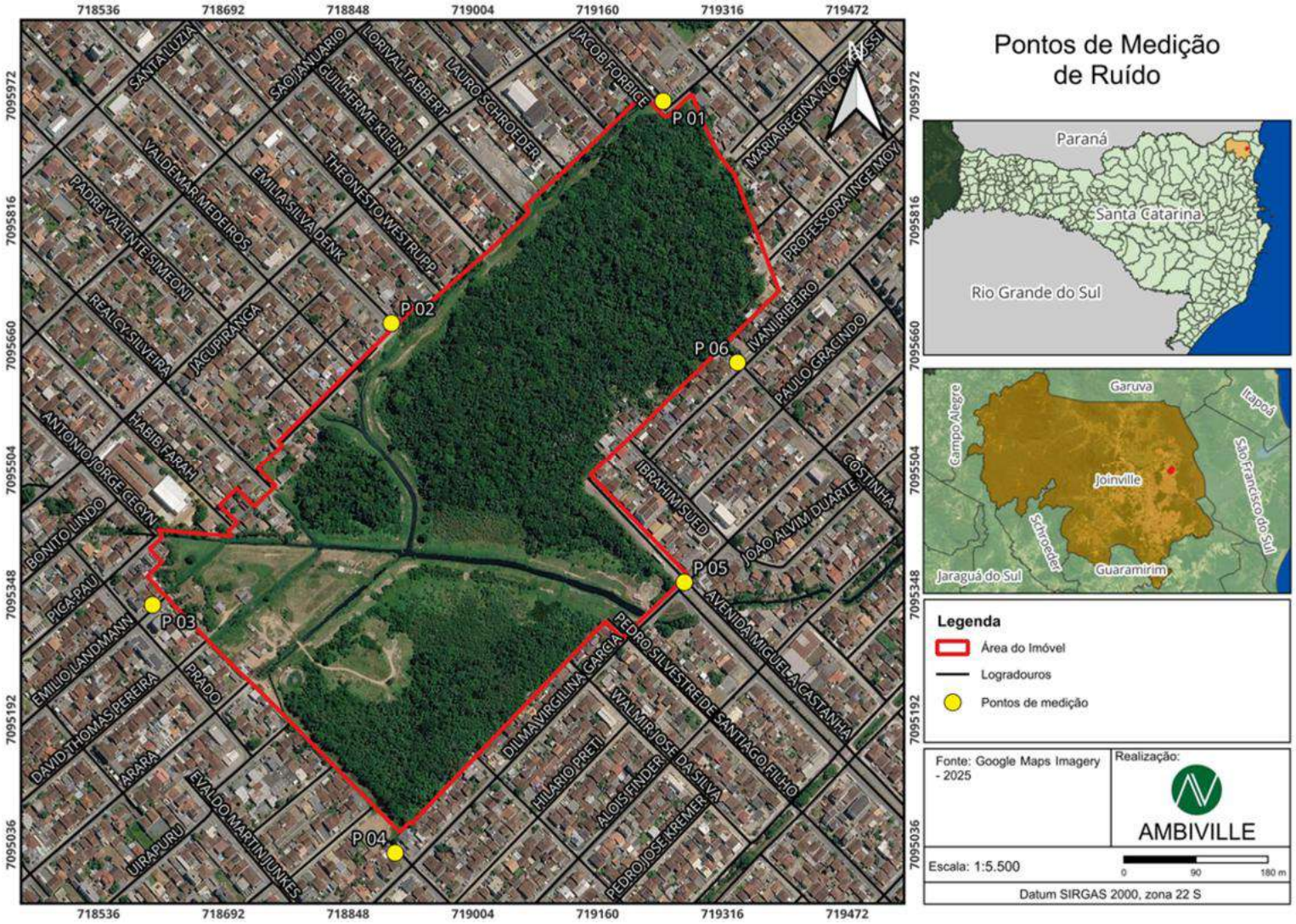


Figura 196: Mapa de Localização dos pontos de medição de ruído.

Medição de ruído					
Data: 02/06/2026					
Pontos de medição	Horário	Ruído medido (dB)	Projeção com o empreendimento (dB)	Limite vigente para implantação (dB)	Limite vigente para operação (dB)
P1	09:22:28	54,30	54,30	80	55
P2	09:39:38	43,60	43,60	80	55
P3	09:54:56	50,70	50,70	80	55
P4	10:14:34	49,20	49,20	80	55
P5	10:28:52	56,30	56,30	80	55
P6	10:49:07	57,20	57,20	80	55
Data: 03/06/2026					
Pontos de medição	Horário	Ruído medido (dB)	Projeção com o empreendimento (dB)	Limite vigente para implantação (dB)	Limite vigente para operação (dB)
P1	09:21:15	49,40	49,40	80	55
P2	09:33:34	36,60	36,60	80	55
P3	09:51:12	48,80	48,80	80	55
P4	10:06:54	56,70	56,70	80	55
P5	10:18:26	56,90	56,90	80	55
P6	10:32:03	41,40	41,40	80	55
Data: 08/06/2026					
Pontos de medição	Horário	Ruído medido (dB)	Projeção com o empreendimento (dB)	Limite vigente para implantação (dB)	Limite vigente para operação (dB)
P1	09:23:28	45,80	45,80	80	55
P2	09:37:14	38,90	38,90	80	55
P3	09:49:25	57,20	57,20	80	55
P4	10:05:47	40,70	40,70	80	55
P5	10:16:28	51,30	51,30	80	55
P6	10:30:32	39,10	39,10	80	55

Para a mensuração do ruído foi utilizado um Sonômetro digital, devidamente calibrado, Marca INSTRUTHERM, Número de série 25060201561596, Modelo DEC-7000, seguindo ao disposto na NBR 10.151/2019, calibração realizada em 12/12/2025, com número de certificado 179683R/25. O modelo do Calibrador utilizado é o CAL-5000 / Nível 94 e 114dB, calibrado em 12/12/2025, número do certificado 179680R/25.

As medições foram realizadas seguindo as disposições da NBR 10.151/2019, corrigida em 2020: “Acústica – Medição e avaliação de níveis de pressão sonora em áreas habitadas – Aplicação de uso geral”. As amostragens foram realizadas por até 8 minutos, com condições climáticas durante o período das medições consideradas boas, com temperatura entre 18ºC e 23 ºC e ventos fracos, sem chuva.

Os monitoramentos foram realizados nos dias 12/06/2026, iniciando às 09h22min, 03/06/2026 às 09h21min e 08/06/2026 às 09h23min, com pontos de medições de ruído inseridos em todo o perímetro do imóvel.

Para a implantação e operação do empreendimento, tem-se como base a NBR 10.151/2019 e Resolução COMDEMA nº 01, de 19 de janeiro de 2022, que normatiza os níveis de pressão sonora conforme as áreas em estudo, apresentando como limite máximo permitido para a implantação do empreendimento 80dB e sua operação em 55dB para o período diurno.

As medições de ruído realizadas registraram níveis superiores aos limites de 55dB, estabelecido para o período diurno na fase de operação, variando entre 56,30 até 57,20dB em períodos diurnos, nos pontos P3, P4, P5 e P6. Os resultados demonstram que a área está inserida em um ambiente acústico influenciado por fontes externas, com predominância do ruído decorrente do tráfego viário existente no entorno imediato do terreno. Por outro lado, todos os registros permanecem abaixo do limite de 80 dB admitido para a fase de obras.

A elevação dos níveis sonoros observados está diretamente relacionada ao dia a dia da região, como latidos de cachorros, músicas e atividades operacionais dos comércios próximos, além da influência do fluxo de veículos das vias. Em situações como essa, o ruído ambiente resulta da somatória de diversas fontes associadas à circulação viária, tais como funcionamento de motores, escapamentos, atrito entre pneus e pavimento, acelerações, frenagens e demais oscilações típicas do tráfego urbano. Dessa forma, os valores verificados no monitoramento refletem, tecnicamente, a forte influência do dia comum da região sobre a qualidade acústica local.

Ressalta-se que o empreendimento ainda não está implantado. Assim, os níveis de ruído registrados não decorrem de atividades de obra, movimentação de equipamentos, circulação interna ou operação do futuro uso, representando exclusivamente a condição acústica atual e preexistente da área. Esse entendimento é reforçado pelo fato de que, na tabela de monitoramento, a projeção com o empreendimento reproduz os mesmos valores medidos, evidenciando que a natureza do empreendimento não apresentará mudanças significativas nas condições atuais, de forma que os níveis de pressão sonora constatado para a região está vinculado ao contexto urbano existente e não à implantação dos futuros empreendimentos que vierem a aderir à OUC.

Desse modo, para fins do EIV, entende-se que o cenário acústico do imóvel é atualmente determinado, de forma predominante, pela circulação de veículos, atividades comerciais e das residências da região, devendo os futuros projetos das edificações considerar soluções de conforto acústico compatíveis com essa

condição preexistente, especialmente nas fachadas e áreas mais expostas às vias, de forma a contribuir para a adequada inserção urbana dos empreendimentos e para o bem-estar dos futuros moradores.

6.2 VIBRAÇÃO, PERICULOSIDADE E RISCOS AMBIENTAIS

O empreendimento proposto possui uso misto, com áreas previstas para diversos usos e ocupações do solo, dentre as quais inclui-se lotes para usos residenciais unifamiliares e multifamiliares, condomínios verticais, comércios, parque linear e áreas verdes de preservação da vegetação existente. No Masterplan, não são contempladas áreas destinadas a atividades industriais ou processos produtivos que possam gerar vibrações significativas, emissão de substâncias perigosas ou riscos ambientais relevantes à vizinhança. Dessa forma, durante a fase de operação, não são previstas fontes permanentes de vibração capazes de provocar incômodos à população do entorno ou danos a edificações adjacentes e sim fontes pontuais voltadas a construções das edificações das futuras ocupações dos lotes.

Durante a fase de implantação das medidas mitigadoras da OUC, que são o objeto de aprovação deste EIV, estão previstas ocorrer vibrações pontuais e temporárias associadas à circulação de veículos pesados, movimentação de máquinas e execução de atividades construtivas das vias e do parque. Esses efeitos tendem a se concentrar, sobretudo, nas etapas iniciais de obra, como terraplenagem, implantação das redes e pavimentação.

As etapas construtivas previstas para o empreendimento compreendem, de forma geral: supressão de vegetação, limpeza e preparação do terreno, terraplenagem, locação da obra, execução das vias do empreendimento, rede de drenagem pluvial, rede de abastecimento de água, rede coletora de esgoto, rede de distribuição de energia e iluminação, além da execução de travessia sobre o Rio do Ferro. As vibrações com maior potencial de percepção no entorno estão relacionadas principalmente às fases de movimentação de solo, operação de equipamentos de escavação e compactação.

Por se tratar de impacto típico da construção civil, este possui caráter temporário, localizado e reversível, restrito ao período de obras. Para a mitigação desse impacto, serão adotadas medidas de controle, tais como: planejamento executivo das atividades mais críticas, controle da circulação e velocidade de veículos pesados no canteiro, manutenção preventiva e corretiva dos equipamentos, uso de maquinário adequado às condições do terreno, além da adoção de boas práticas de engenharia para reduzir esforços dinâmicos desnecessários.

Poderão ser adotadas, quando aplicáveis, algumas ações visando a minimização deste impacto, como a delimitação e sinalização das áreas de operação de máquinas, restrição de atividades mais impactantes aos horários permitidos e orientação das equipes operacionais quanto aos procedimentos de controle. Dessa forma, considera-se que o impacto de vibração será de baixa magnitude, temporário, controlável e passível

de mitigação, sem previsão de comprometimento estrutural das edificações vizinhas, desde que observadas as medidas previstas e as condições estabelecidas em projeto.

No que se refere à periculosidade e aos riscos ambientais durante a fase de obras, serão adotadas medidas de controle ambiental baseadas no Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil – PGRCC, o qual estabelecerá diretrizes para o gerenciamento adequado dos resíduos gerados no canteiro de obras, desde a sua geração até a destinação final ambientalmente adequada. Os resíduos da construção civil serão segregados por tipologia e armazenados em central de resíduos devidamente identificada, coberta e com piso impermeável, garantindo condições adequadas de acondicionamento temporário até sua coleta e destinação.

No caso específico de resíduos perigosos, como tintas, óleos, solventes e demais materiais potencialmente contaminantes, estes serão armazenados em área específica dentro da central de resíduos, isolados dos demais resíduos e dotados de bacia de contenção, de modo a evitar vazamentos ou contaminação do solo e das águas superficiais ou subterrâneas. Esses resíduos serão encaminhados para empresas licenciadas para tratamento ou disposição final adequada, conforme legislação ambiental vigente. Todos os resíduos da obra serão destinados por e para empresas especializadas, com a devida licença ambiental válida e mediante a emissão do Manifesto de Transporte de Resíduos – MTR.

Com relação aos efluentes sanitários, a área do empreendimento não é atendida pelo sistema público de coleta de esgoto do município. Assim, durante a implantação do empreendimento poderão ser utilizadas duas formas de controles ambientais deste efluente: sistema de fossa séptica e filtro anaeróbio (ou outro sistema similar, como biodigestor) ou banheiros químicos.

Diante dessas medidas, conclui-se que os potenciais impactos relacionados à vibração, periculosidade e riscos ambientais são de baixa magnitude e controláveis, sendo restritos principalmente à fase de implantação e adequadamente mitigados por meio da adoção de procedimentos técnicos e de gestão ambiental compatíveis com as boas práticas da construção civil.

7 MATRIZ DE IMPACTO

TIPOLOGIA DO EMPREENDIMENTO: OUC Chácara Aventureiro

EIXO TEMÁTICO 1.7 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO IMPACTO: 1,36

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Conformidade com o zoneamento existente	Negativo	Leve ou Baixo	Compatibilizadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	O empreendimento será inserido em área de OUC, estando sua implantação condicionada aos parâmetros urbanísticos específicos estabelecidos por esse instrumento, que definirá o uso e ocupação do solo na área de intervenção.	Não se aplica	Empreendedor
Compatibilidade com os usos do entorno	Positivo	Moderado	Potencializadora	Operação	Conforme a análise apresentada, o empreendimento é compativel com os usos do entorno.	O entorno é majoritariamente residencial, e o empreendimento é de uso misto com caráter compatível, podendo fortalecer comércio e serviços de proximidade sem alterar de forma brusca a dinâmica urbana.	Não se aplica	Não se aplica

Adoção de instrumentos urbanísticos	Positivo	Elevado	Compatibilizadora	Implantação	O empreendimento aderiu à OUC - Operação Urbana Consorciada.	O EIV informa a adesão do empreendimento à Operação Urbana Consorciada, com atendimento às diretrizes legais estabelecidas para a área de intervenção.	Não se aplica	Empreendedor
					O empreendimento aderiu à OUC - Operação Urbana Consorciada.	Está prevista a implantação de um parque linear condicionado à OUC.	Não se aplica	Empreendedor
					O empreendimento aderiu à OUC - Operação Urbana Consorciada.	Está prevista aexecução de plano viário condicionado à OUC.	Não se aplica	Empreendedor

EIXO TEMÁTICO	3.3	EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS	IMPACTO:	-7,27

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Demanda por unidades escolares	Negativo	Significativo	Mitigadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	Ao longo dos 11 anos considerados na projeção populacional do EIV, estima-se um acréscimo gradual de 3.763 pessoas na faixa etária de 5 a 19 anos, correspondente à população em idade escolar para o ensino fundamental e médio, e de 1.202 crianças de 0 a 4 anos, público da educação infantil. A demanda poderá ser absorvida por unidades públicas próximas e complementada por outras fora da AIE.	Não se aplica	Não se aplica

Demanda por Unidades de saúde	Negativo	Significativo	Mitigadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	O EIV estima um acréscimo gradual de 19.143 moradores ao longo de 11 anos, o que resultará em aumento da demanda pelos serviços públicos de saúde. A AIE conta com seis UBSF e uma UPA. O incremento populacional previsto representa pressão adicional sobre a rede existente, que poderá absorver a demanda de forma progressiva, sem indicação de sobrecarga imediata.	Não se aplica	Não se aplica
Demanda por Áreas de lazer	Positivo	Moderado	Potencializadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	A OUC prevê a implantação do Parque Chácara Aventureiro, um espaço público destinado ao lazer, recreação, prática e convivência comunitária. O parque contará com aproximadamente 31.000 m² de áreas verdes.	Não se aplica	Empreendedor

EIXO TEMÁTICO	3.4	EQUIPAMENTOS URBANOS	IMPACTO:	0,76

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Soluções baseadas na natureza	Positivo	Moderado	Potencializadora	Implantação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	Área permeável de 282.377,30m². O parque linear projetado funcionará como um parque esponja, enquadrando-se como uma drenagem com Soluções Baseadas na Natureza (SbN), absorvendo e desaguando a água da chuva de forma natural e controlada, reduzindo alagamentos.	Não se aplica	Empreendedor

Capacidade da Iluminação pública	Positivo	Leve ou Baixo	Potencializadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	As vias adjacentes aos imóveis contam com sistema de iluminação pública em toda a sua extensão. A OUC prevê a implantação de vias conforme o plano viário, contemplando a execução completa da infraestrutura urbana, incluindo o sistema de iluminação pública em toda a extensão das vias projetadas. A Unidade de Iluminação Pública da SEINFRA emitiu parecer informando não haver óbices à instalação do empreendimento, desde que não haja alteração do aspecto geométrico da via.	Não se aplica	Empreendedor
Capacidade e condição dos passeios	Positivo	Leve ou Baixo	Potencializadora	Implantação/ Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, executará as calçadas, conforme normas e leis de acessibilidade vigentes.	A OUC contempla a implantação de passeios públicos e ciclofaixas integrados ao novo sistema viário proposto, incluindo os trechos de conexão com a malha urbana existente, assegurando condições adequadas de caminhabilidade, acessibilidade e continuidade dos deslocamentos não motorizados.	Manutenção do Alvará de Construção	Empreendedor
Capacidade da Pavimentação das vias	Negativo	Moderado	Mitigadora	Implantação/ Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	As vias do entorno imediato apresentam, em sua maioria, pavimentação asfáltica ou em blocos intertravados, com condições adequadas de trafegabilidade e manutenção. A OUC prevê a implantação das novas vias dentro dos limites da área de intervenção, incluindo a execução completa da infraestrutura viária, o que contribui para a ampliação e qualificação da capacidade do sistema viário local.	Manutenção do Alvará de Construção	Empreendedor

Arborização urbana	Positivo	Significativo	Potencializadora	Implantação/ Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	Haverá supressão de vegetação na área de intervenção da OUC, devidamente condicionada às autorizações ambientais pertinentes. Em contrapartida, serão destinadas áreas específicas para manutenção vegetal, além da adoção das medidas compensatórias previstas na legislação ambiental vigente. A OUC também prevê a implantação de parque linear, no qual será realizada arborização e qualificação paisagística, contribuindo para o incremento da cobertura vegetal e melhoria da paisagem urbana na área de influência.	Manutenção do Alvará de Construção	Empreendedor
		Moderado	Potencializadora	Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, será executada arborização urbana nos passeios, conforme o Plano Municipal de Arborização Pública.		Manutenção do Alvará de Construção	Empreendedor
Mobiliário urbano	Positivo	Leve ou Baixo	Potencializadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	A infraestrutura viária das novas vias contempla a instalação de abrigos de passageiros, bem como o parque conta com garantia de mobiliário urbano qualificado.	Não se aplica	Empreendedor

Capacidade da Drenagem	Negativo	Moderado	Mitigadora	Implantação/ Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, será executada solução técnica de retenção de águas pluviais.	De forma geral, os elementos existentes no entorno da área em estudo apresentam condições adequadas de conservação e funcionamento. A OUC encontra-se inserida na mancha de inundação do município. Nesse contexto, está previsto o atendimento ao Decreto n° 62.543/2024, com estudos, projetos e implantação de mecanismos de mitigação de inundação em relação às obras da OUC – sistema viário e parque; o próprio parque funcionará como um mecanismo de detenção de águas pluviais, através das Soluções Baseadas na Natureza (SbN). Ainda, está prevista a execução da infraestrutura viária das novas vias, contemplando também a implantação do sistema de drenagem pluvial.	Emissão do Alvará de Construção	Empreendedor
Capacidade da Coleta de resíduos	Negativo	Moderado	Mitigadora	Implantação/ Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, será apresentado e implementado Plano de Gerenciamento de Resíduos (PGR).	Elaboração e execução de Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil - PGRCC	Não se aplica	Empreendedor

					O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, será apresentado e implementado Plano de Gerenciamento de Resíduos (PGR).	Na fase de Operação, na manutenção das áreas comuns, os resíduos que não se enquadrarem na categoria para coleta do município, tais como resíduos de construção civil, entulhos e outros resíduos especiais, será contratado empresas especializadas e habilitadas para coleta e destinação.	Não se aplica	Empreendedor

EIXO TEMÁTICO	3.5	SEGURANÇA URBANA	IMPACTO:	5,16

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Integração Visual Empreendimento–Rua	Não se aplica							
Fruição pública	Positivo	Significativo	Potencializadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	A OUC prevê a implantação de áreas de uso público, incluindo parque linear e espaços de circulação e permanência, promovendo a fruição pública e a integração com a malha urbana existente.	Não se aplica	Não se aplica

Percepção e apropriação social do espaço	Positivo	Significativo	Potencializadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	A OUC prevê a implantação de áreas de uso público, incluindo parque linear e espaços de circulação e permanência, promovendo a integração com o entorno e melhorando a qualidade da paisagem urbana. Além do uso principalmente residencial, também estão previstas atividades comerciais, o que ajuda a aumentar a movimentação de pessoas, diversificar os usos e incentivar a ocupação e o uso social do espaço pela população.	Não se aplica	Não se aplica

EIXO TEMÁTICO	3.7	VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA E ECONOMIA LOCAL	IMPACTO:	9,96

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Efeito sobre a dinâmica imobiliária local	Positivo	Significativo	Potencializadora	Operação	O empreendimento impactará de forma positiva neste aspecto.	Valorização gradual do entorno diante da consolidação urbana, melhoria da paisagem, ocupação regular do solo e fortalecimento da atratividade residencial.	Não se aplica	Não se aplica
Geração de atividade econômica	Positivo	Elevado	Potencializadora	Implantação	O empreendimento impactará neste aspecto, visto que gerará empregos e compras locais durante a execução da obra.	Geração temporária de empregos na construção civil durante as obras.	Não se aplica	Não se aplica
				Operação	O empreendimento impactará neste aspecto, visto que induzirá adensamento e, indiretamente, beneficiará o comércio local.	Dinamização do comércio e dos serviços locais em decorrência da chegada de novos moradores, bem como do aumento da circulação de pessoas na área, impulsionado pela implantação do parque linear e das áreas comerciais previstas na OUC.	Não se aplica	Não se aplica
Incremento na arrecadação de tributos	Positivo	Elevado	Potencializadora	Operação	O empreendimento impulsionará o incremento da arrecadação municipal (ISS na obra/operação, ITBI, IPTU e tributos correlatos).	Contribuir para aumento de arrecadação tributária municipal.	Não se aplica	Não se aplica
				Implantação	Na fase de implantação, o empreendedor recolherá os tributos incidentes, incluindo ISS sobre serviços de construção, conforme legislação vigente.	Contribuir para aumento de arrecadação tributária municipal.	Não se aplica	Não se aplica

EIXO TEMÁTICO	4.0	IMPACTO VIÁRIO	IMPACTO:	-2,29

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Sinalização viária	Negativo	Significativo	Mitigadora	Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, será executada a obra da sinalização viária, conforme projeto.	De forma geral, a sinalização das vias do entorno apresenta-se estruturada e suficiente para organização do tráfego, observando-se apenas a necessidade de manutenção pontual da sinalização existente nas imediações do empreendimento. Considerando o incremento estimado de aproximadamente 19.143 moradores ao longo do horizonte de análise, e a avaliação da infraestrutura viária local, verifica-se que a sinalização existente é, em geral, adequada para absorção da demanda adicional gerada, não sendo previstas medidas específicas de prevenção para este aspecto. Ressalta-se que, nas vias previstas no âmbito da OUC, será executada a sinalização viária completa, conforme a implantação dos novos trechos viários.	Emissão do Alvará de Construção	Empreendedor
				Implantação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, será elaborado e executado Plano de Sinalização Temporária de Obras (PSTO), com comunicado prévio ao órgão gestor.	O empreendimento impactará este aspecto em razão da conexão entre as vias existentes e as vias previstas na OUC, o que demandará intervenções na organização do tráfego durante a execução das obras.	Emissão do Alvará de Construção	Empreendedor

Capacidade do sistema viário existente	Negativo	Significativo	Mitigadora	Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, doará a área do imóvel afetada pelo Plano Viário (Lei Complementar nº 694/2024)	A OUC também prevê a implantação de uma via adicional paralela ao Rio do Ferro, gerando maior conexão na região.	Não se aplica	Empreendedor/ Poder Público
Variação no nível de serviço viário	Negativo	Moderado	Não se aplica	Operação	O empreendimento altera negativamente o nível de serviço e, como medida, proporá soluções em outros critérios do eixo do impacto viário.	Haverá alteração na evolução do nível de serviço das vias e interseções ocasionada pelas viagens geradas pelo empreendimento, sendo mitigada pelas melhorias propostas no critério da capacidade do sistema viário e sinalização.	Não se aplica	Não se aplica
Impacto sobre vagas de estacionamento público	Não se aplica							
Impacto sobre os abrigos de passageiros	Negativo	Moderado	Mitigadora	Implantação/ Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, implantará abrigo de passageiros.	A infraestrutura viária das novas vias contempla também a instalação de abrigos de passageiros.	Não se aplica	Empreendedor
Frequência e qualidade das linhas de transporte público	Positivo	Leve ou Baixo	Potencializadora	Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	A área de vizinhança ao empreendimento possui diversas linhas de ônibus.	Não se aplica	Não se aplica

Impacto sobre a movimentação das calçadas existentes	Negativo	Leve ou Baixo	Mitigadora	Implantação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	As novas vias a serem implantadas no âmbito da OUC contarão com execução integral de passeios públicos, garantindo condições adequadas de circulação de pedestres desde sua implantação. Nos pontos de conexão com a malha viária existente, está prevista a requalificação e renovação das calçadas, assegurando continuidade, acessibilidade e integração dos deslocamentos a pé com as vias já consolidadas.	Não se aplica	Empreendedor
Impacto sobre as condições de acessibilidade	Positivo	Significativo	Compatibilizadora	Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, padronizará rampas, piso tátil e sinalização, de acordo com as normas e leis de acessibilidade vigentes.		Emissão do Alvará de Construção	Empreendedor
Impacto sobre faixas exclusivas de transporte coletivo	Não se aplica							
Impacto sobre ciclovias/ciclofaixa existentes	Positivo	Leve ou Baixo	Potencializadora	Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.	As vias do entorno já possuem infraestrutura cicloviária implantada, com ciclofaixas/ciclorotas definidas e conectadas entre si, garantindo continuidade dos deslocamentos não motorizados na AIE.	Não se aplica	Não se aplica

EIXO TEMÁTICO	5.0	IMPACTO MORFOLÓGICO	IMPACTO:	-1,93

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Interferência na ventilação natural	Negativo	Moderado	Não se aplica	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	As simulações indicaram apenas alterações pontuais nos fluxos de vento, sem formação de zonas de estagnação ou turbulência relevante e sem impacto negativo significativo no conforto ambiental.	Não se aplica	Não se aplica
Interferência na iluminação natural	Negativo	Moderado	Não se aplica	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	O sombreamento projetado é pontual, mais perceptível no inverno às 17h, sem ocasionar sombreamento permanente durante todo o dia a algum imóvel. Na maior parte do dia, a maior densidade das sombras ficará projetada sobre o próprio empreendimento.	Não se aplica	Não se aplica

EIXO TEMÁTICO	5.3	PAISAGEM URBANA	IMPACTO:	1,60

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Interferência na paisagem urbana	Negativo	Moderado	Potencializadora	Operação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, qualificará o espaço público contíguo (arborização, mobiliário, pavimentação e iluminação pedonal) mantendo visadas e faixa livre acessível.	O empreendimento causará impacto na paisagem urbana diante da volumetria prevista, muito acima da existente no entorno. Entretanto, todas as edificações terão fachadas ativas e todo o empreendimento terá tratamento paisagístico de alta qualidade.	Não se aplica	Empreendedor

Impacto sobre a poluição visual	Positivo	Moderado	Potencializadora	Implantação/ Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	A substituição do terreno vazio por empreendimento com tratamento arquitetônico e paisagístico tende a reduzir a sensação de degradação visual e melhorar a paisagem local.	Não se aplica	Não se aplica
Fruição Visual	Positivo	Significativo	Potencializadora	Operação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	A OUC prevê a implantação de áreas de uso público, incluindo parque linear e espaços de circulação e permanência, promovendo a fruição pública e a integração com a malha urbana existente.	Emissão do Alvará de Construção	Empreendedor

EIXO TEMÁTICO	5.4	PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL	IMPACTO:	0,00

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Interferência no meio natural e cultural	Não se aplica							

EIXO TEMÁTICO	6.0	IMPACTO AMBIENTE CONSTRUÍDO	IMPACTO:	-2,07

CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO	TIPO DE IMPACTO	INTENSIDADE	TIPO DE MEDIDA	FASE(S)	DESCRIÇÃO DA MEDIDA	DETALHAMENTO	PRAZO	RESPONSABILIDADE
Geração ou intensificação de ruídos urbanos	Negativo	Moderado	Mitigadora	Implantação	Outro (escreva na coluna "Detalhamento"):	Elaboração e implantação de Plano de Monitoramento de Ruídos	Não se aplica	Empreendedor
				Operação	O empreendimento causará impacto de forma irrelevante sob este aspecto.		Não se aplica	Não se aplica
Riscos por vibração, periculosidade ou agentes ambientais	Negativo	Moderado	Mitigadora	Implantação	O empreendimento impactará neste aspecto e, como medida, realizará vistoria cautelar pré-obra nos imóveis lindeiros e contratará seguro de responsabilidade civil.	Antes das obras deverá ser realizado laudo de vistoria cautelar das edificações vizinhas, além da adoção de boas práticas construtivas e controle operacional para minimizar vibração e riscos ambientais.	Manutenção do Alvará de Construção	Empreendedor



Gráfico

Score final: **5** → Pequeno impacto positivo

8 BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Daísy Damásio. **Avaliação da influência da luz natural na redução consumo de energia em edifícios comerciais: Uma análise em Maceio-Al**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. UFAL, 2010.

BRASIL. Portaria nº 2.436, de 21 de setembro de 2017. Aprova a Política Nacional de Atenção Básica, estabelecendo a revisão de diretrizes para a organização da Atenção Básica, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS). **Diário Oficial da União**, v. 183, n. 1, p. 68-68, 2017.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001, 84P.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico 2022: população residente por bairro – Joinville (SC)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: https://censo2022.ibge.gov.br/. Acesso em: jun. 2025.

JOINVILLE. Downloads Sistema de Informações Municipais Georreferenciadas (SIMGeo). Malha Fundiária. **SEPUR, 2024.** Disponível em: https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/downloads-sistema-de-informacoes-municipais-georreferenciadas-simgeo/. Acesso em: 10 de março de 2025. Base de dados.

JOINVILLE. **Joinville Bairro a Bairro 2026**. SEPUR. 2026. 144p. Disponível em: https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2026/03/Joinville-Bairro-a-Bairro-2026-atualizado-em-17032026.pdf. Acesso em: maio de 2026.

MELLO, YR de; DE OLIVEIRA, Therezinha M. Novais. Estação meteorológica da Univille: caracterização da direção e velocidade predominante dos ventos. Anais. In: **XIX Congresso Brasileiro de Agrometeorologia. Lavras, MG**. 2015. p. 1-5.

QEDU. Dados de unidades educacionais, Censo Escolar 2024. Disponível em: https://qedu.org.br/. Acesso em: 10 de março de 2025.

SILVEIRA, RAFAEL BRITO; ALVES, MAIKON PASSOS AMILTOS; MURARA, PEDRO. **Estudo de caracterização da direção predominante dos ventos no litoral de Santa Catarina**. SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CLIMATOLOGIA GEOGRÁFICA. Anais do 10º Simpósio Brasileiro de Climatologia Geográfica. Curitiba: CoC-UGI, 2014.

VENDRAMINI, E. Z. **Distribuições probabilísticas de velocidades do vento para avaliação do potencial energético eólico**. Botucatu: UNESP, 1986. 110 p. (Tese Doutorado em Agronomia). Curso de Pós-Graduação em Agronomia, Faculdade de Ciências Agronômicas, Universidade Estadual Paulista, 1986.

9 ASSINATURAS

O(s) responsável(is) técnico(s) pela elaboração do estudo e o responsável legal pelo empreendimento assumem solidariamente a responsabilidade pelas informações prestadas.

Renan Goncalves de Oliveira
Engenheiro Ambiental

Daniela Schulz Nardes
Engenheira Civil

Responsável legal

Joinville, 13 de novembro de 2026.

As assinaturas podem ser digitais. No caso de assinatura manual, rubricar todas as páginas e reconhecer em cartório ou conforme art. 1º, inciso I, da Lei 9.342/2023.

10 ANEXOS

Obrigatórios

- ✓ ART/RRT referente à elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança;
- ✓ Parecer do órgão responsável pela pavimentação;
- ✓ Parecer do órgão responsável pela drenagem;
- ✓ Parecer do órgão responsável pela iluminação pública;
- ✓ Parecer da concessionária de energia;
- ☐ Parecer da concessionária de água;
- ☐ Parecer da concessionária de esgoto;
- ✓ Parecer da concessionária de coleta de resíduos;
- ✓ Parecer do órgão responsável pela mobilidade urbana;
- ✓ Parecer do órgão responsável pela gestão do transporte coletivo;
- ✓ Mapas, plantas e imagens que perderam a qualidade e dimensão apropriada no corpo do estudo.

Para empreendimentos em ampliação e/ou regularização

- ☐ Alvarás e/ou certificados anteriores;
- ✓ Não se aplica.

Para empreendimentos em imóvel sem inscrição imobiliária

- ☐ Matrícula do imóvel atualizada;
- ✓ Não se aplica.

Para empreendimentos que aplicaram instrumento urbanístico

- ✓ Declaração de OUC
- ☐ Não se aplica.

Para empreendimentos residenciais (com 177 unidades habitacionais ou mais):

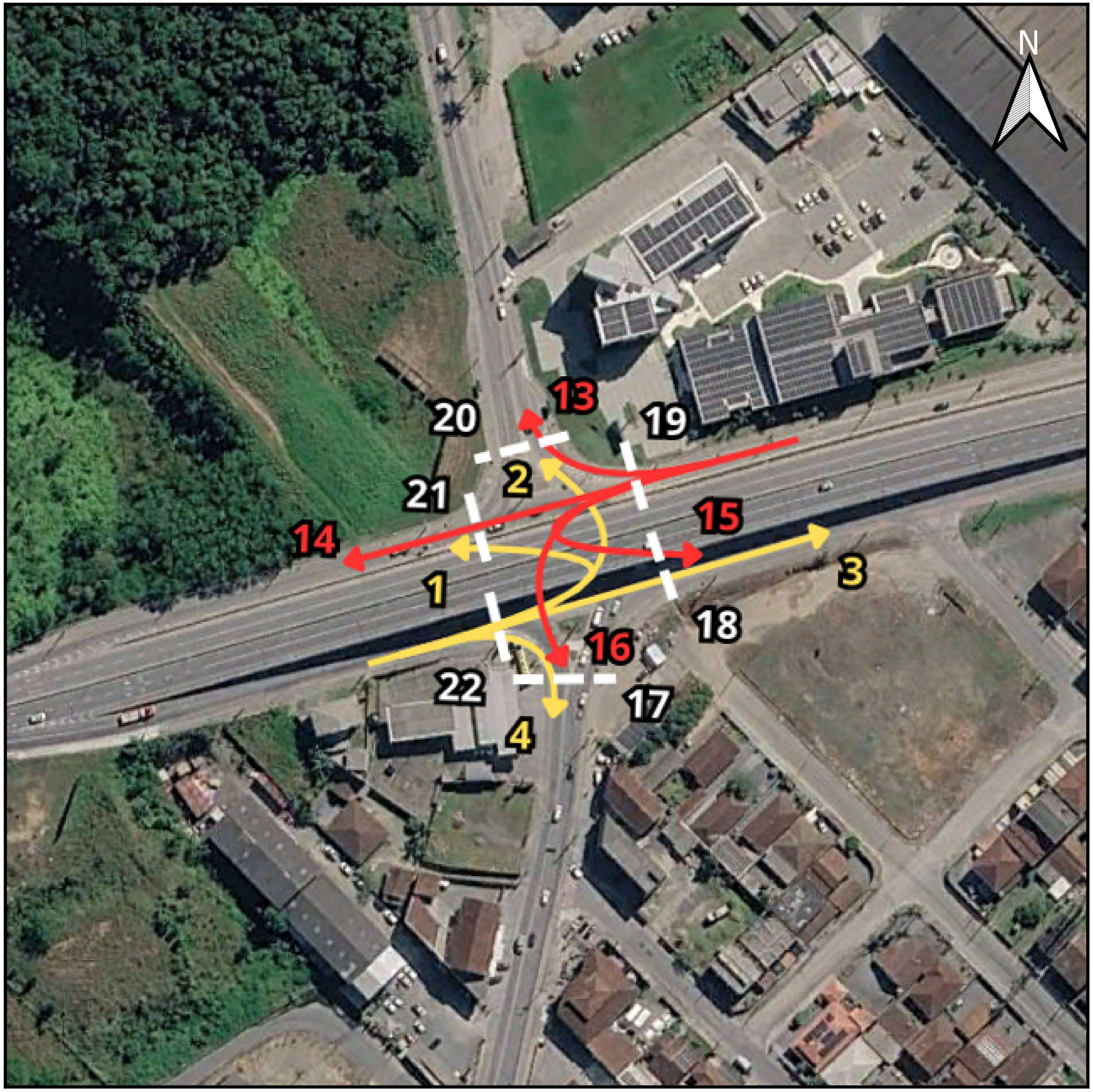
- ✓ Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela educação;
- ✓ Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pela saúde;
- ☐ Não se aplica.

Para empreendimentos em área de influência de patrimônio

- ✓ Pedido de parecer e o parecer do órgão responsável pelo patrimônio natural ou cultural;
- ✓ Não se aplica.

Outros anexos relevantes ao empreendimento

PONTO 1
Contagem de Tráfego







Legenda

Itens da Contagem:

- Sentidos da Contagem
- Faixas de Pedestre

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

AMBIVILLE

Escala: 1:1.600

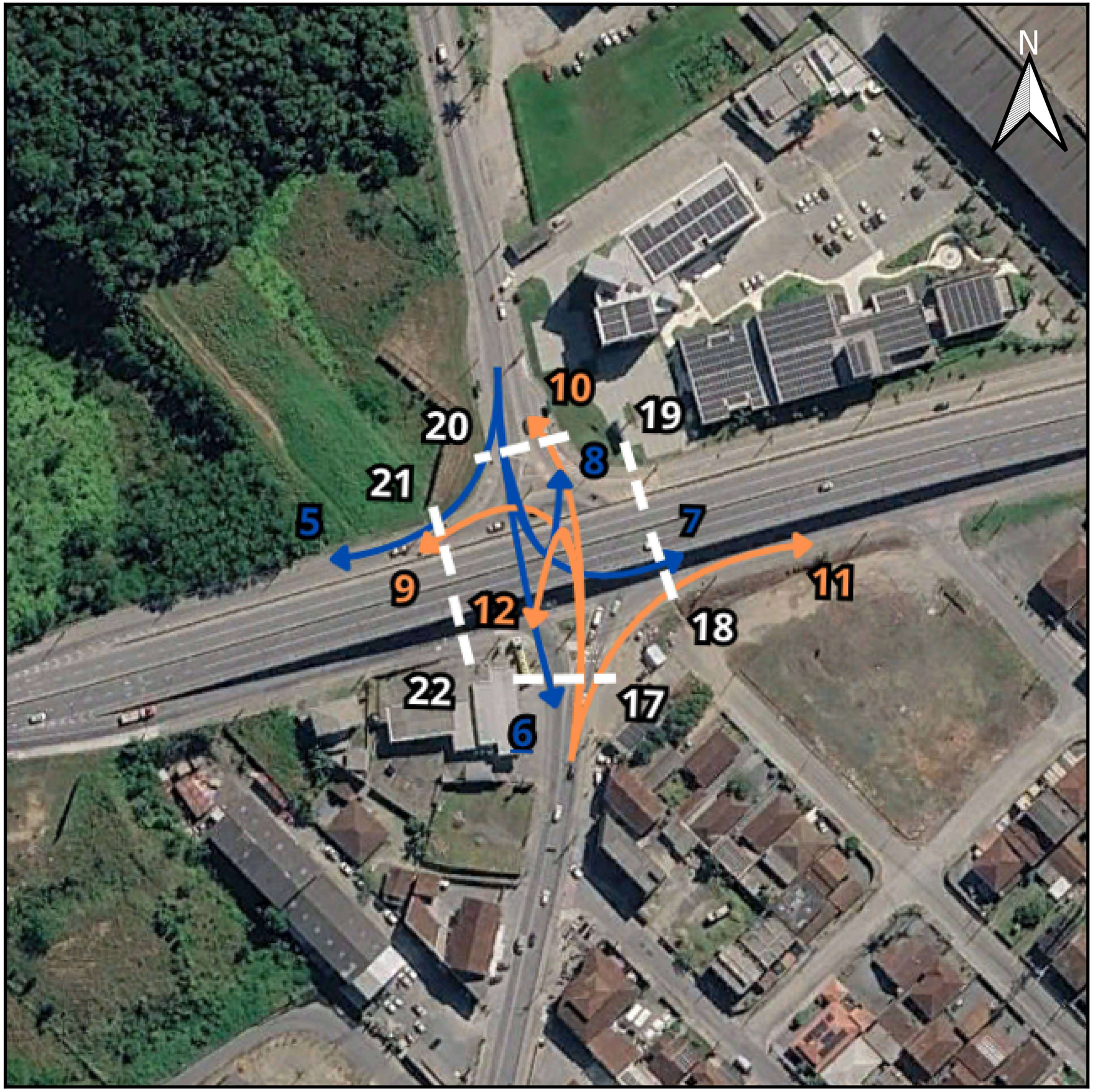
0 25 50 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

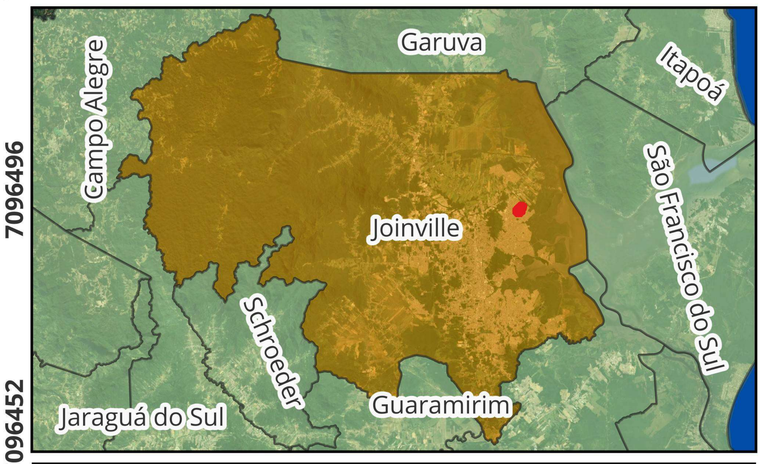
717860 717904 717948 717992 718036 718080 718124

7096628 7096584 7096540 7096496 7096452 7096408 7096364

PONTO 1
Contagem de Tráfego







Legenda

Itens da Contagem:

- Sentidos da Contagem
- Faixas de Pedestre

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

AMBIVILLE

Escala: 1:1.600

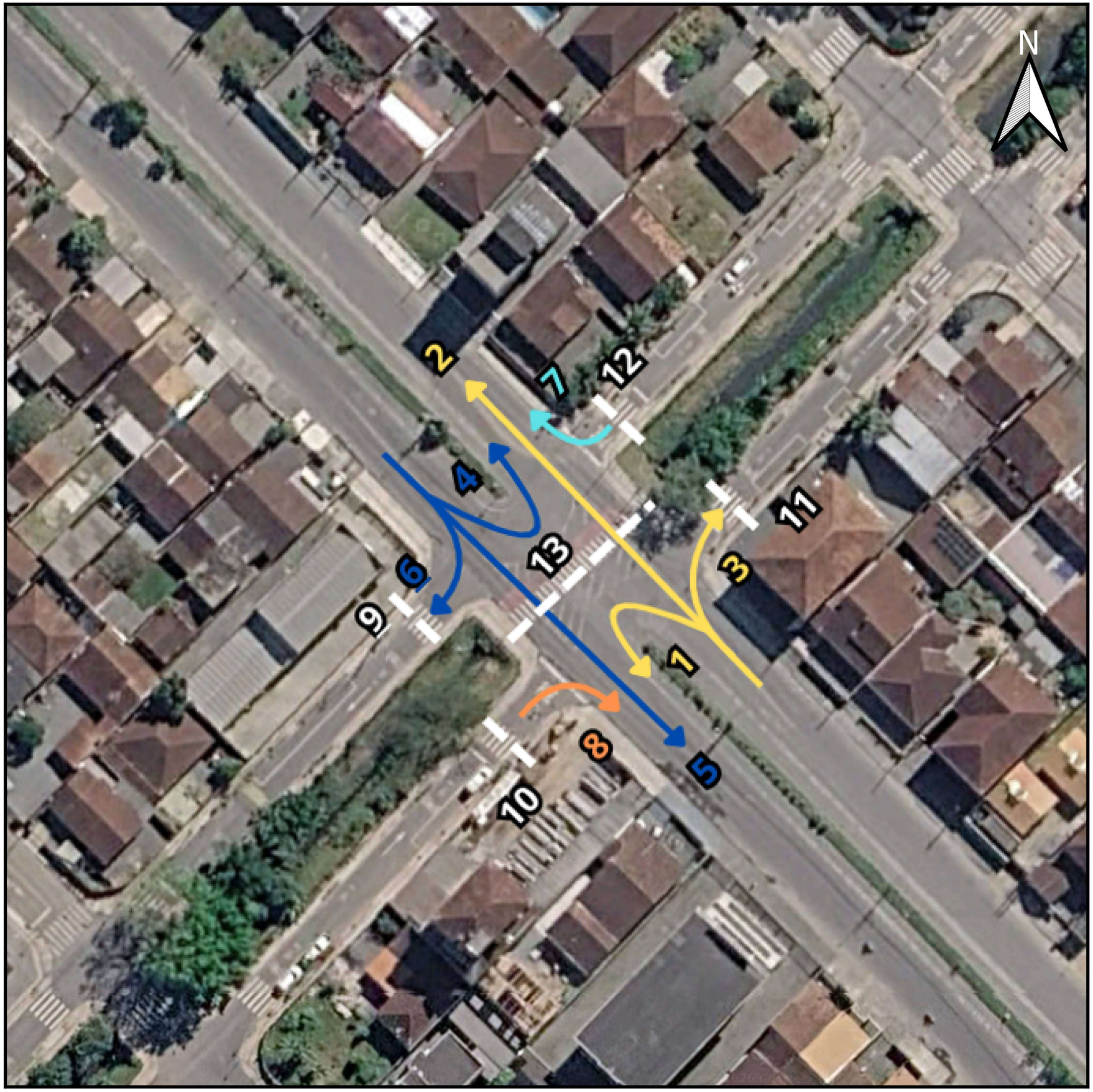
0 25 50 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

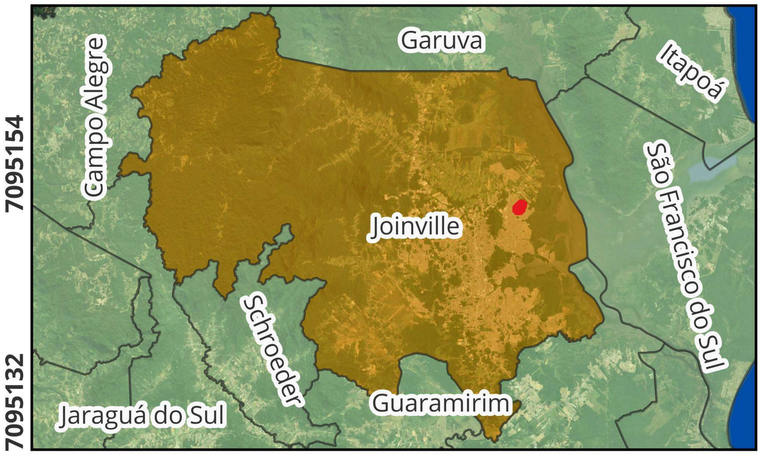
PONTO 2
Contagem de Tráfego

719400 719422 719444 719466 719488 719510 719532

7095220 7095198 7095176 7095154 7095132 7095110 7095088







Legenda

Itens da Contagem:

- Sentidos da Contagem
- Faixas de Pedestre

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

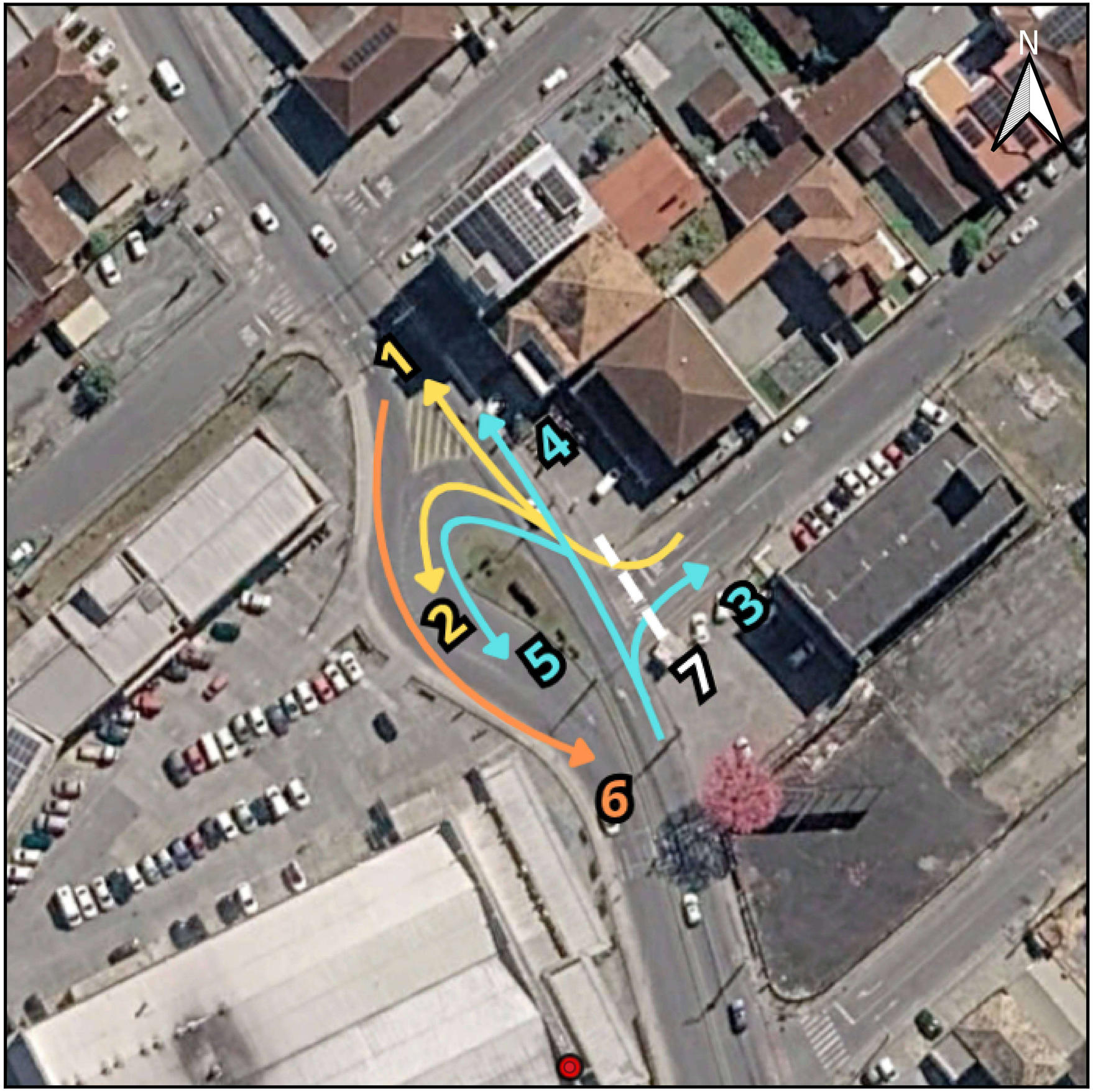
AMBIVILLE

Escala: 1:800

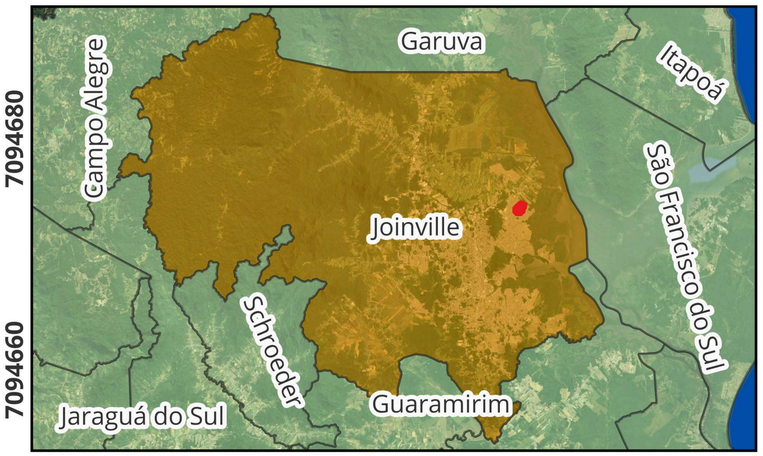
0 13 26 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

PONTO 3
Contagem de Tráfego







Legenda

Itens da Contagem:

- Sentidos da Contagem
- Faixas de Pedestre

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

AMBIVILLE

Escala: 1:750

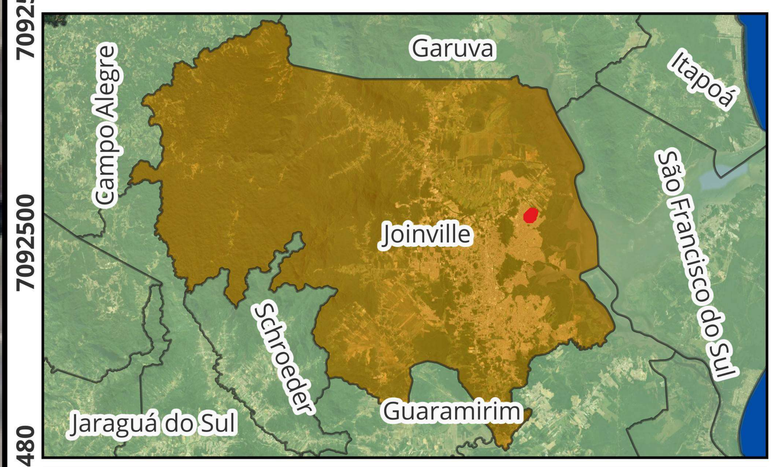
0 12 24 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

PONTO 4
Contagem de Tráfego







Legenda

Itens da Contagem

Sentidos da Contagem

Faixas de Pedestre

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

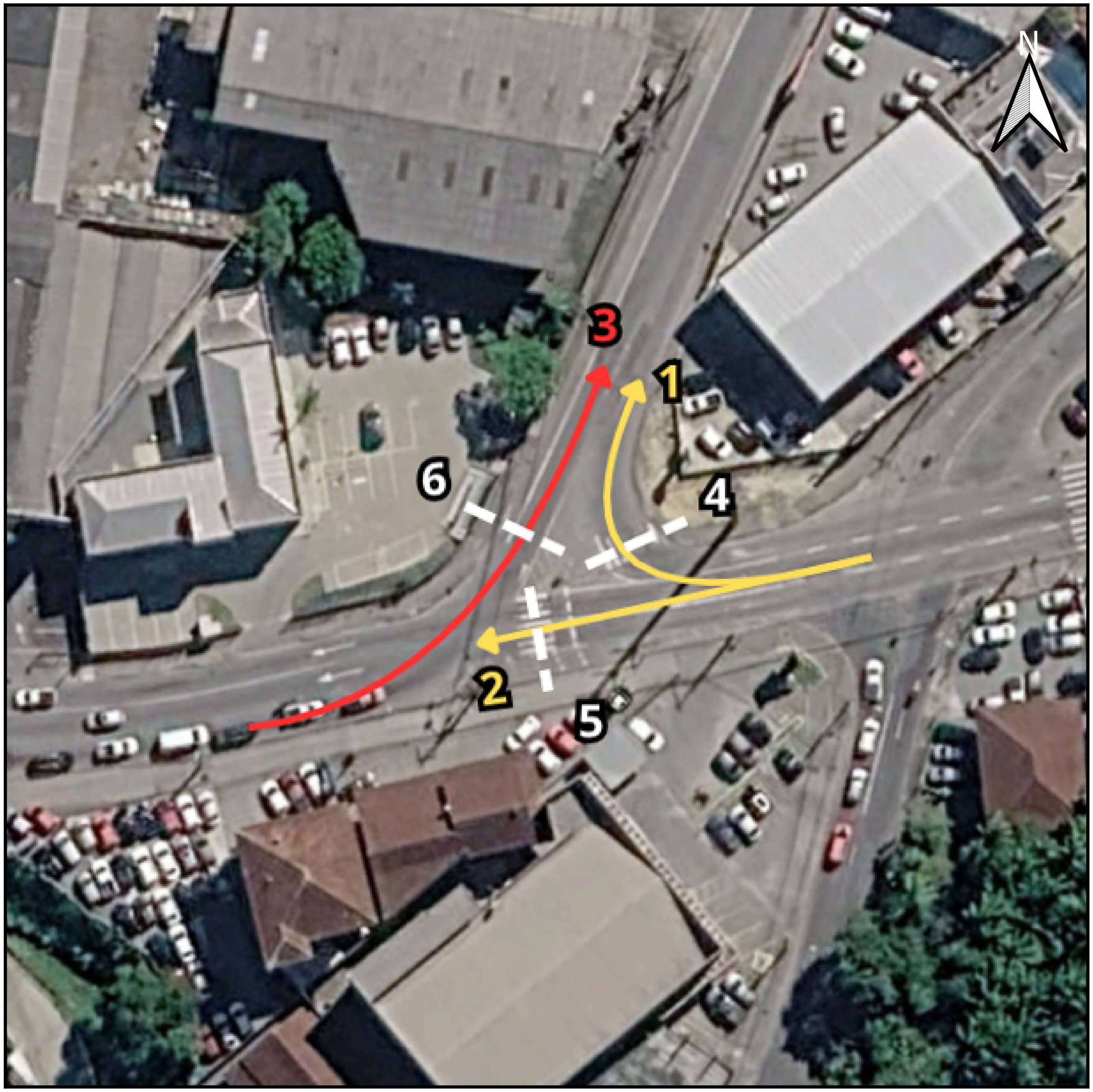
AMBIVILLE

Escala: 1:750

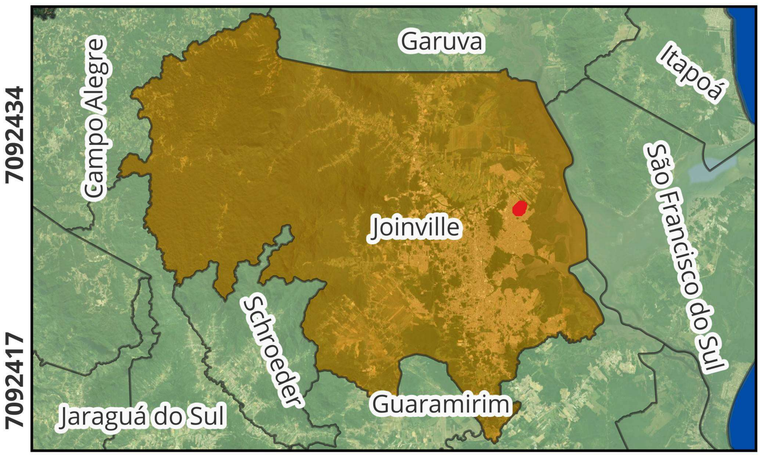
0 12 24 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

PONTO 5
Contagem de Tráfego







Legenda

Itens da Contagem:

- Sentidos da Contagem
- Faixas de Pedestre

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

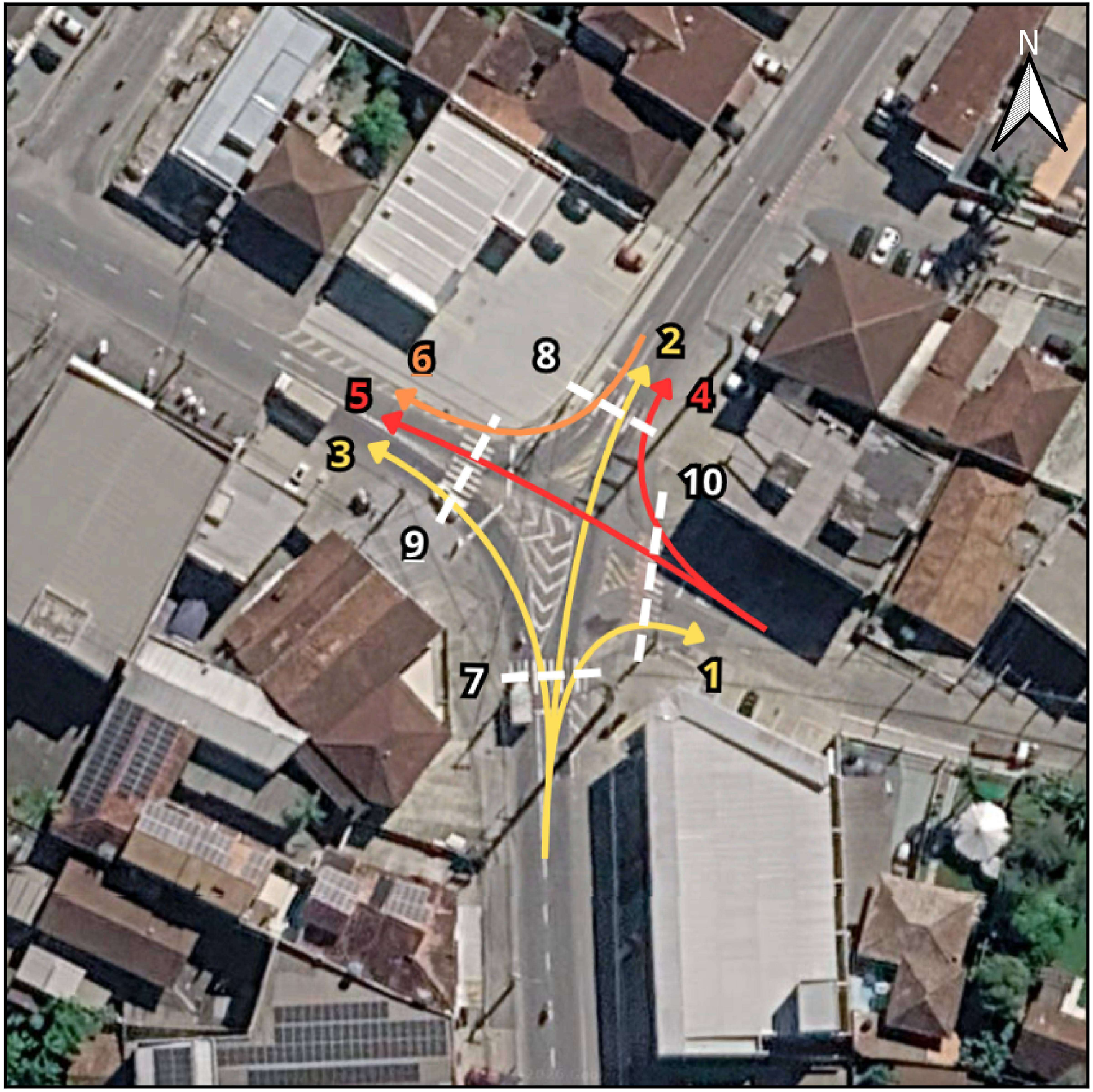
AMBIVILLE

Escala: 1:600

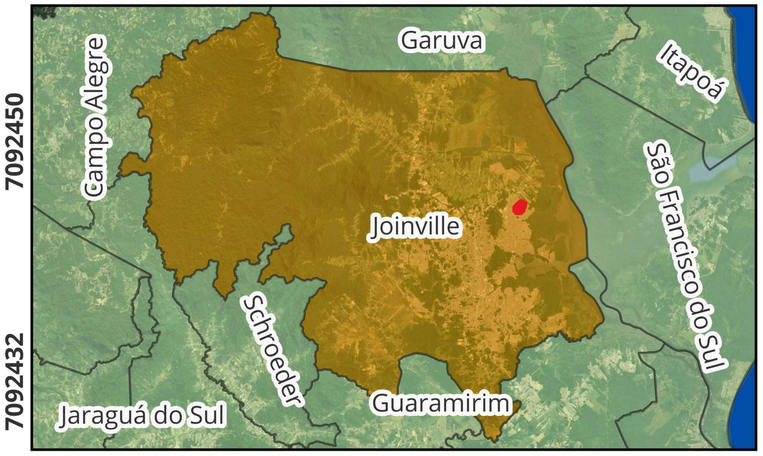
0 10 20 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

PONTO 6
Contagem de Tráfego







Legenda

Itens da Contagem:

- Sentidos da Contagem
- Faixas de Pedestre

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

AMBIVILLE

Escala: 1:650

0 10 20 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

Área de Influência
Pontos de Ônibus

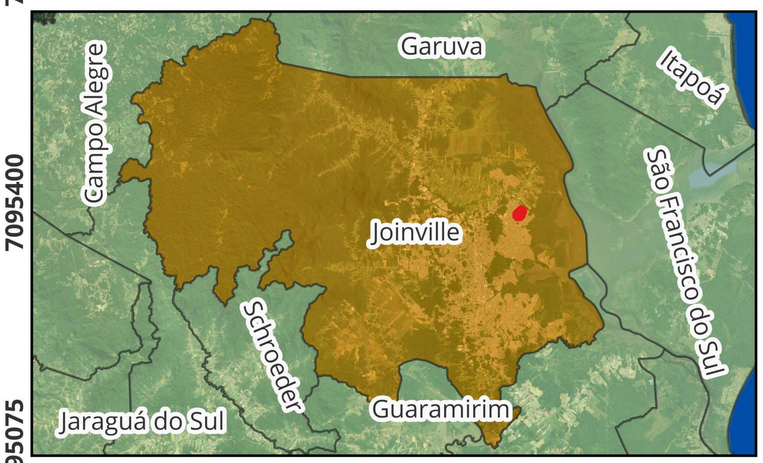
717925 718250 718575 718900 719225 719550 719875

7096375 7096050 7095725 7095400 7095075 7094750 7094425

N

A B C D





Legenda

- Área do Imóvel
- Área de Influência - 500 metros
- Setores
- Pontos de Ônibus

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

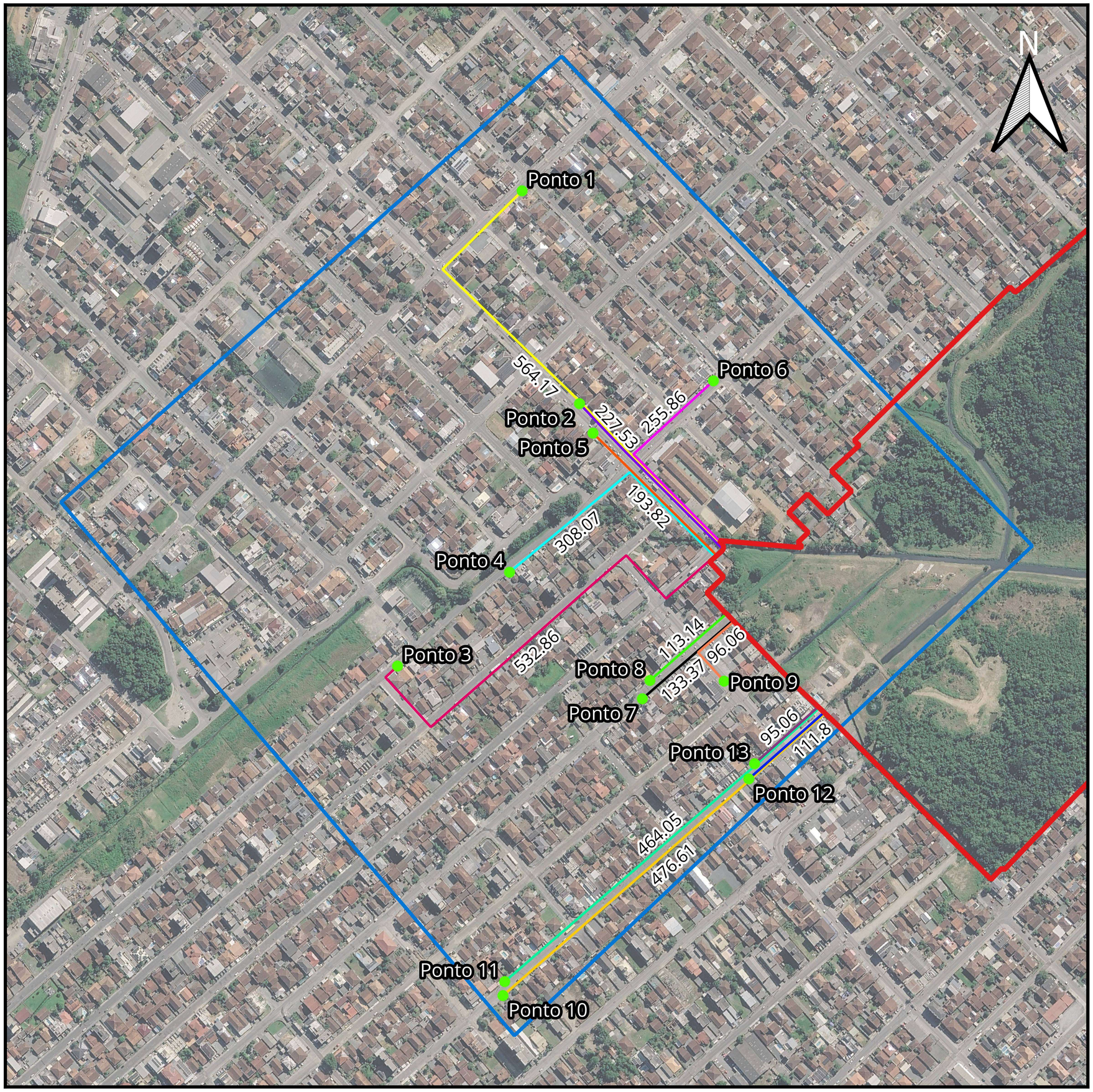
AMBIVILLE

Escala: 1:11.500

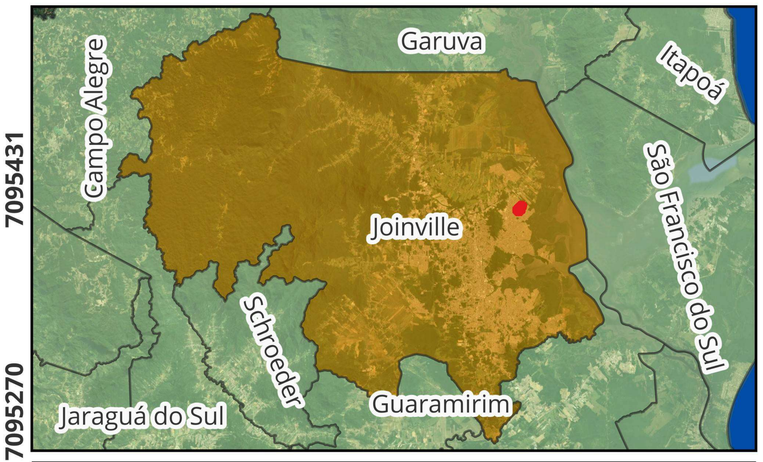
0 190 380 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

Setor A







Legenda

- Área do Imóvel
- Setor A
- Distância dos pontos
- Pontos de Ônibus

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

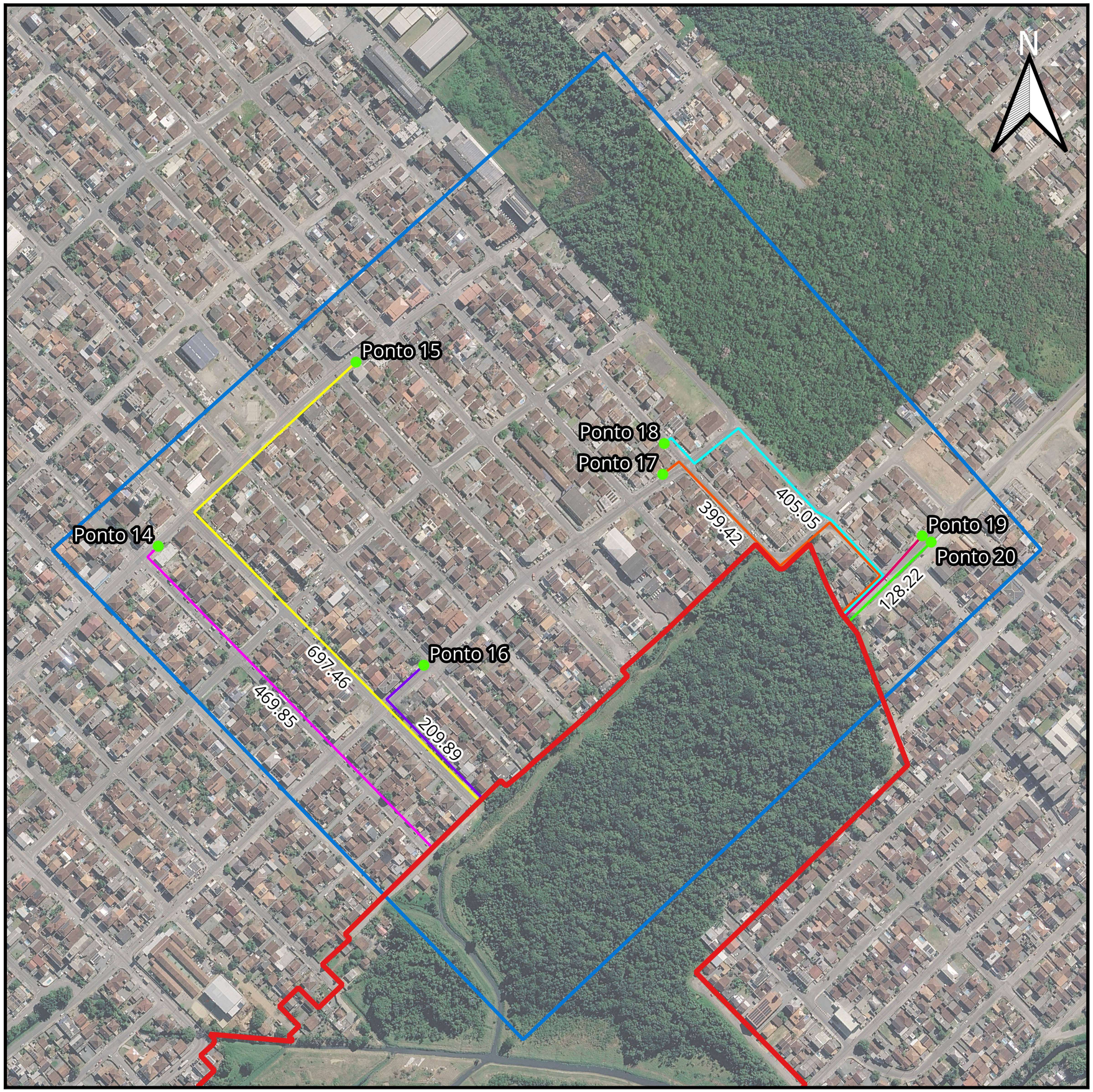
AMBIVILLE

Escala: 1:6.000

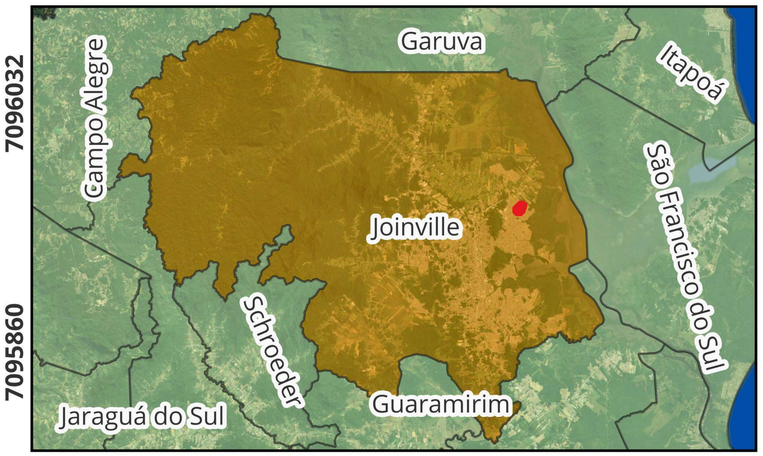
0 100 200 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

Setor B







Legenda

- Área do Imóvel
- Setor B
- Distância dos pontos
- Pontos de Ônibus

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

AMBIVILLE

Escala: 1:6.000

0 100 200 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

Setor C

718444 718616 718788 718960 719132 719304 719476

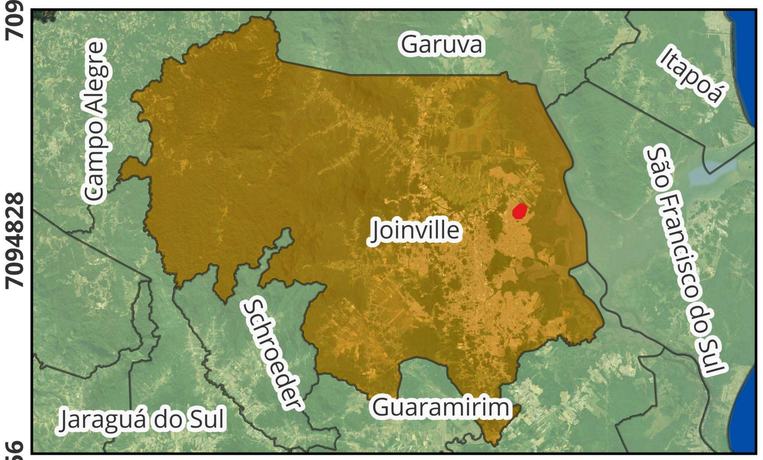
7095344 7095172 7095000 7094828 7094656 7094484 7094312

N

Ponto 25
Ponto 26
Ponto 23
Ponto 24
Ponto 27
Ponto 21
Ponto 22

359.05
347.63
845.79
779.56
636.48
646.78
778.11





Legenda

- Área do Imóvel
- Setor C
- Distância dos pontos
- Pontos de Ônibus

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização: AMBIVILLE

Escala: 1:6.000

0 100 200 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

718960 719132 719304 719476 719648 719820 719992

7095860 7095688 7095516 7095344 7095172 7095000 7094828

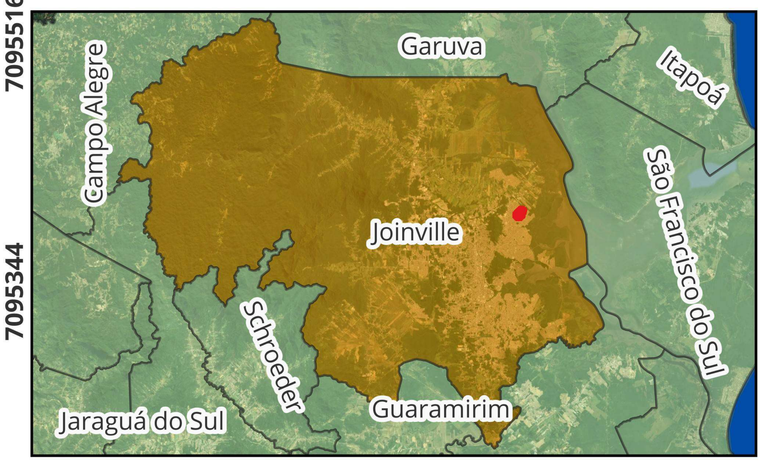
N

Ponto 35 Ponto 36 Ponto 34 Ponto 33 Ponto 32 Ponto 31 Ponto 30 Ponto 29 Ponto 28

718.51 732.12 448.87 443.76 187.36 77.09 173.84 375.33 479.84

Setor D





Legenda

- Área do Imóvel
- Setor D
- Distância dos pontos
- Pontos de Ônibus

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização: AMBIVILLE

Escala: 1:6.000

0 100 200 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S

718536 718692 718848 719004 719160 719316 719472

7095972 7095816 7095660 7095504 7095348 7095192 7095036

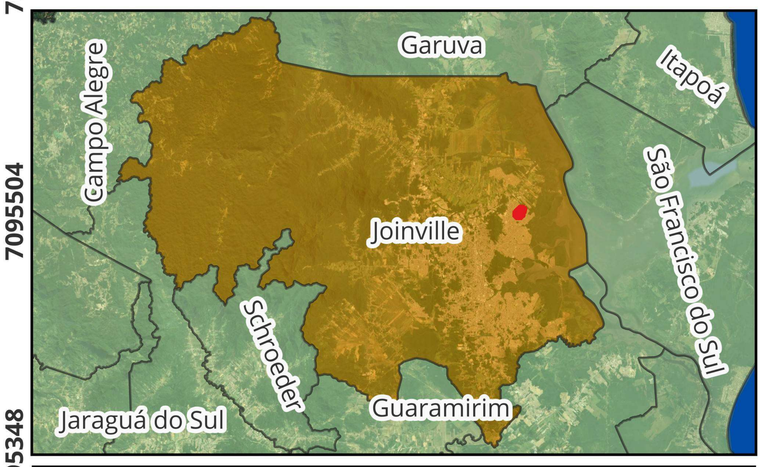
N

SAV-01

SAV-02

Zoneamento OUC





Legenda

Área do Imóvel

Zoneamento OUC:

SAV-01

SAV-02

Fonte: Google Maps Imagery - 2025

Realização:

AMBIVILLE

Escala: 1:5.500

0 90 180 m

Datum SIRGAS 2000, zona 22 S